JOSÉ A. MARI MUT

Nuestras casillas de camineros



EDICIONESDIGITALES.INFO

Nuestras casillas de camineros







Una visita a las casillas de camineros del Siglo 19. Historia, características y condiciones de estas casas centenarias.

CHAPTER 1

Introducción



Durante la segunda mitad del siglo 19, la economía de Puerto Rico avanzó significativamente y fue necesario mejorar los sistemas de transportación. La transportación marítima se atendió en parte mediante la construcción de una red de faros y la comunicación terrestre mediante la construcción de carreteras para conectar las ciudades y los pueblos más grandes. El mantenimiento de las carreteras fue responsabilidad de los camineros o peones camineros, un cuerpo de empleados públicos que recorrían diariamente la vía para descubrir y corregir prontamente los desperfectos. Los camineros y sus familias vivían en casillas (casas pequeñas) de piedra y ladrillo construidas cerca de la carretera. De las 47 casillas españolas que quedaban en Puerto Rico a comienzos de la década del 1920, 21 se han perdido debido al abandono, las remodelaciones extensas, y la ampliación de las carreteras. Las 26 que sobreviven merecen ser conservadas.

Este trabajo visita las casillas de camineros para conocerlas mejor, repasar la interesante historia de estas estructuras centenarias y promover su conservación. A las generaciones de camineros, a sus familias, y a las personas que hoy viven y cuidan con esmero algunas de estas estructuras, se dedica afectuosamente esta publicación.

José A. Mari Mut
edicionesdigitales.info
2009-2013

Agradecimientos

Cualquier estudio sobre las casillas de camineros de Puerto Rico tiene que comenzar con la cuidadosa investigación realizada durante 1989 y 1990 por el grupo SIBANACAN, dirigido por el arqueólogo Harry Alemán Crespo. Desafortunadamente, el informe y la gran cantidad de datos recopilados no han sido publicados y solo pueden accederse en la Oficina Estatal de Conservación Histórica (OECH). Wanda Reyes, Coordinadora Educacional de la OECH, atendió al autor cordialmente durante las cuatro visitas que hizo a dicha dependencia.

El profesor Ángel Rivera Rolón, Presidente del Patronato Archivo Histórico de Aibonito, prestó dos referencias importantes: un informe preliminar del proyecto de SIBANACAN, que contiene información adicional, y el Informe del Comisionado del Interior de Puerto Rico para el año 1918-1919. El historiador Rafael Franco Vélez proveyó desprendidamente fotografías, documentos y una excelente presentación sobre las casillas de camineros que lleva regularmente a distintas instituciones educativas. La Arq. Wanda Bogdel, de la Oficina de Patrimonio Cultural del Departamento de Transportación y Obras Públicas, también proveyó información valiosa. Una importantísima fuente de información es el Portal de Archivos Españoles (PARES), un proyecto del Ministerio de Cultura de España, donde pueden accederse los proyectos o memorias de muchas casillas.

Varios dueños y residentes de casillas amablemente mostraron sus casas y proveyeron datos históricos sobre las

mismas. El autor agradece particularmente a Nélida Torres (Coamo 3), Genaro Martínez (Aibonito 3), Dionisio y Mildred Ramírez (Cayey 1), Aida Norat (Coamo 2) y Cecilia Torres (Guayama).

Armando González Rivera proveyó acceso a la casilla de Los Llanos (Coamo 1), mientras que Ángel Rivera Rolón y Luis Ortiz hicieron lo propio con una de las casillas de la Carretera 15 (Cayey 5) y una de las casillas de Aibonito (Aibonito 2). La agente Iris Hernández permitió fotografiar la Casilla de Asomante (Aibonito 1). El Sr. Elvin Jiménez, Director de la Escuela Luis Muñoz Grillo, acompañó al autor durante una visita a la casilla ocupada por dicha escuela (Caguas 1), mientras que el Arq. Jorge Ortiz Colom (Instituto de Cultura) y el Sr. Miguel Vergara (Master Paints and Chemical Corp.) proveyeron información muy útil sobre la Casilla del Centro Cultural de Cayey (Cayey 2).

Marlí Ferrer localizó varios documentos en el Archivo General de Puerto Rico durante una visita que realizada en el 2011 para acarar dudas surgidas luego de la publicación del trabajo en el 2009. Mi esposa, Mayra Acevedo, leyó el texto en búsqueda de errores gramaticales y visitó varias casillas.

Referencias

Alonso, Feliciano. 2007. Álbum de Puerto Rico. Madrid: Doce Calles: CSIC, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. ISBN: 9788497440608.

Archivo General de Puerto Rico. Fondo de Obras Públicas, Serie de Carreteras, Legajo 5582-583, Cajas 2666, 2667, 2669.

Castillo, J. A. 1929-1930. La Carretera Central: su historia. Revista de Obras Públicas, diciembre 1929 a junio 1930. http://edicionesdigitales.info/carrcentralfotos/Castillo.pdf

Castro, M. de los A. 1969. La construción de la Carretera Central en Puerto Rico. Tesis, Escuela de Arquitectura, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras. Capítulo 5.

Hechavarría, M. 2007. Testigos mudos de la vida del caminero, El Nuevo Día, 3 de diciembre de 2007, sección Huellas, p. 69.

Informe del Comisionado del Interior de Puerto Rico (Guillermo Esteves) para los años 1918-1919, 456 pp.

Meléndez-Muñoz, M. 1963. Cuentos de la Carretera Central. Ediciones RVMBOS, Barcelona. 152 pp.

Ortueta-Hilberath, E. de. 2000. Modelos de casillas de peones camineros. Actas Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Sevilla. http://gilbert.aq.upm.es/sedhc/biblioteca_digital/Congresos/CNHC3/CNHC3_086.pdf

Portal de archivos españoles (PARES). http://pares.mcu.es.

Pumarada-O'Neill, L. y M. A. Castro Arroyo. 1996. La Carretera Central: un viaje escénico a la historia de Puerto Rico. Publicado por el Centro de Investigación de Desarrollo del Recinto Universitario de Mayagüez, para la Oficina Estatal

de Preservación Histórica de Puerto Rico. 88 pp. ISBN: 0-9650011-2-1. http://www.edicionesdigitales.info/biblioteca/pumarada.pdf

Rivera-Ruiz, A. B. 2001. By the side of the road: an interpretive look at road menders' houses. M. A. Thesis, College of William and Mary, 79 pp. http://edicionesdigitales.info/biblioteca/tesiscasillasaidabelen.pdf

Sibanacan. 1990. El inventario y estudio de los valores arquitectónicos-arqueológicos e históricos-social de las casillas de peones camineros de la Isla de Puerto Rico. Informe de progreso para la Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico.

Sibanacan. 1991. El inventario y el estudio del valor arquitectónico-arqueológico e histórico-social de las casillas de peones camineros de la Isla de Puerto Rico, 1844-1954. Informe final para la Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico.

Chapter 2

Visión general y estilos

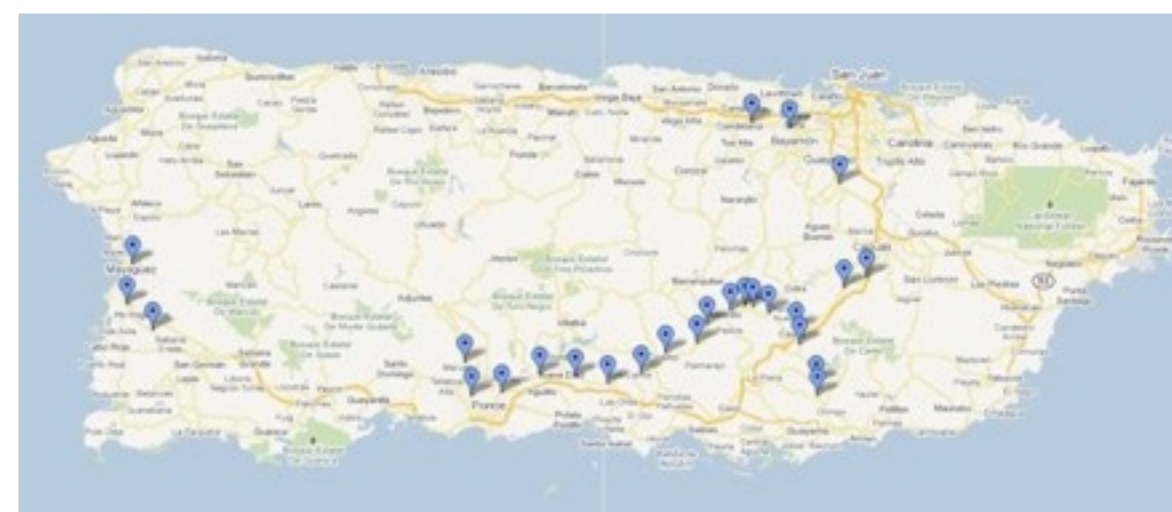


Las carreteras

Las carreteras construidas en Puerto Rico durante la segunda mitad del siglo 19 siguieron el ampliamente utilizado sistema macadam o macadán, consistente en colocar sobre un sustrato debidamente preparado varias capas de piedra machacada, afirmadas inicialmente por rodillos tirados por bueyes y luego por el tráfico normal de la carretera. La superficie tenía un declive hacia ambos lados, donde las cunetas recogían el agua de lluvia. La primera carretera así construida en Puerto Rico conectó para mediados del siglo 19 a San Juan con Río Piedras y más tarde con Caguas. Este tramo se convirtió en el primer segmento de la Carretera Central o Carretera número 1, que conectó a la capital con Ponce pasando por Caguas, Cayey, Aibonito, Coamo y Juana Díaz.

A lo largo de la Carretera Central (hoy Carr. 1 de San Juan a Cayey y Carr. 14 de Cayey a Ponce) hay dieciséis casillas de camineros construidas por el gobierno español. Hay dos casillas adicionales a lo largo de un trozo de la Carretera número 2 entre Bayamón y Toa Baja, una en Mayagüez y dos entre Mayagüez y San Germán, en un segmento de lo que se proyectaba como la Carretera número 3 entre Mayagüez y Ponce. Otras tres casillas ubican a lo largo de la Carretera 15 (antes Carr. 4) entre Cayey y Guayama, y hay dos entre Ponce y Adjuntas, en un trozo de la Carretera 123 (antigua Carretera 6). Las carreteras construidas hasta el 1898 y la ubicación actual de las casillas españolas se ilustran en los mapas reproducidos a continuación. El primero se tomó del Informe del Comisionado del Interior de Puerto Rico para los años 1918 a 1919. Una versión dinámica del segundo, preparado con Google Maps, puede accederse en este enlace.





Los camineros

El sistema de mantenimiento de carreteras utilizado en España e implantado en Puerto Rico dependía de trabajadores diestros, conocidos como camineros o peones camineros, que recorrían a diario la vía para identificar y reparar prontamente el daño causado por el tráfico y la lluvia. Cada

caminero era responsable de mantener aproximadamente tres kilómetros de vía. El caminero se regía por un reglamento estricto y vestía un uniforme en el que se destacaba una ancha banda blanca de cuero (bandolera) que cruzaba diagonalmente el pecho y en la cual iba insertado un escudo de bronce con las iniciales P. C. (peón caminero). Era importante identificar al caminero, porque además de cumplir las obligaciones propias de su cargo, podía intervenir a modo de policía con sospechosos de dañar la vía, alterar la paz o cometer fechorías. Los camineros de un tramo de carretera eran supervisados por un capataz y estos a su vez por un capataz de mayor jerarquía conocido como sobrestante. En la siguiente foto de la Casilla 2 de Ponce. nótese el caminero en la puerta, con sombrero y la bandolera blanca que le cruza el pecho. El uniforme cambió bajo la soberanía estadounidense. Foto tomada alrededor de 1895 por Feliciano Alonso.



Las casillas

Los camineros vivieron en casas ubicadas aproximadamente cada seis kilómetros a lo largo de la carretera. Todas las casillas construidas a partir de 1875, con la excepción de una, fueron diseñadas para albergar a dos camineros (usualmente un caminero y un aprendiz) con sus respectivas familias. Uno de los camineros mantenía tres kilómetros de carretera en una dirección y el otro hacía lo mismo en la otra, de modo que entre dos casillas consecutivas se mantenían los seis kilómetros que las separaban.

El esqueleto de la casilla se compone de cuatro gruesas paredes de mampostería (piedras unidas por una mezcla de cal, arena y agua) y, en el modelo más frecuente, una pared media longitudinal del mismo material. Las paredes secundarias, el arco del pasillo, el área alrededor de las puertas y las ventanas, y varios otros elementos se hicieron de ladrillo. La piedra puede ser caliza o volcánica, dependiendo de los materiales disponibles en el área. Algunas casillas fueron empañetadas por fuera mientras que en otras se dejó la piedra expuesta.

Una de las paredes laterales continuaba hacia atrás para formar la pared principal de un cobertizo donde estaba el escusado (retrete o letrina), separado por una pared de ladrillos del área de cocina, que contenía un fogón de ladrillos que quemaba leña. El cobertizo, techado de tejas o planchas de cinc colocadas sobre un soporte de vigas y alfarjías, también podía servir de cuadra y almacén de herramientas.

Cerca de la casa había un aljibe (cisterna subterránea) para almacenar el agua de lluvia que recogía el techo. Las casillas ocupaban un solar de aproximadamente media cuerda (dos mil metros cuadrados) que los camineros podían cultivar. La propiedad completa estaba rodeada por una verja de alambre.

El piso del vestíbulo, pasillo y escusado era de cemento, mientras que el de las salas y los cuartos era de pino resinoso (pichipén, de *pitch pine*). Como es de esperarse, los pisos de madera han sido sustituidos a través de los años. Las puertas y las ventanas se hicieron de maderas locales o de pichipén, mientras que los marcos se hicieron de ausubo u otra madera duradera. El techo empleado en todas las casillas fue el de azotea, compuesto por vigas y alfajías de ausubo, úcar u otra madera fuerte, por encima de las cuales se colocaban generalmente tres capas de ladrillos, cada una orientada a 45 grados con respecto a la otra.

El sistema de camineros fue suspendido en el año 1905, pero ante el rápido deterioro de las carreteras fue restablecido en el 1914 y duró hasta mediados de la década de 1950. Durante su segundo periodo se construyeron más de cien casillas de cemento con techo de cinc. Por la poca durabilidad de tales estructuras y su nulo valor arquitectónico, estas casillas no han sido incluidas en estudios anteriores y no se incluyen aquí. Muchas han sido destruidas o incorporadas a viviendas.

Estilos de las casillas

En este trabajo se reconocen cuatro estilos o modelos de casillas. El primero, propuesto por el Ing. Raimundo Camprubí y oficializado por Real Orden del 13 de abril de 1875, corresponde a una casilla rectangular con medidas aproximadas de 49 por 29 pies. Estas casillas se identifican externamente por las siguientes características: el borde superior de los huecos de la puerta de entrada y de las dos ventanas anteriores es curvo, los huecos de las ventanas no alcanzan la base o zócalo del edificio, hay una franja ancha de ladrillos desde el borde superior de la puerta de entrada hasta el borde superior del pretil, y la cornisa se prolonga hacia atrás sólo una corta distancia por las paredes laterales, estando ausente en la pared posterior. La puerta de entrada conecta a un recibidor o vestíbulo que sigue por un pasillo hasta la puerta trasera. A ambos lados de esta línea media hay dos apartamentos idénticos, cada uno con una sala comedor en la mitad anterior y dos cuartos iguales en la mitad posterior; se entra a cada apartamento por una puerta que abre al vestíbulo. En este modelo la sala comedor conecta con los dormitorios por una puerta que abre a uno de los cuartos, donde hay otra puerta que lleva al segundo cuarto. La pared que separa los dos cuartos no llega al techo. Este modelo se



usó para las casillas construidas entre Juana Díaz y Aibonito, y entre Cayey y Caguas.



El segundo estilo deriva del anterior y se distingue por una serie de cambios para refinarlo y mejorarlo. Externamente, los bordes superiores de los huecos de la puerta de entrada y de todas las ventanas son rectos, las ventanas se extienden hasta el zócalo del edificio, se eliminó la franja de ladrillos sobre la puerta de entrada y la cornisa rodea el edificio. Internamente, cada cuarto tiene su propia puerta hacia la sala y la pared que los divide llega hasta el techo. Este modelo se usó para todas las demás casillas construidas en la isla, con excepción de las pertenecientes a los próximos dos estilos.

El tercer estilo también deriva del primero y al mismo solo pertenece la casilla de Guaynabo. El Ing. Manuel Maese alteró el modelo oficial para acomodar un solo caminero, probablemente porque las antiguas casillas que persistían entre San Juan y Caguas eran todas para un caminero. Este estilo contó con cuatro espacios (sala, dos dormitorios y una cocina) ubicados a ambos lados del pasillo central. La planta es cuadrada (30 por 30 pies) en vez de rectangular.





Al cuarto estilo pertenecen las casillas de la Carretera 15 (antes Carr. 4) entre Cayey y Guayama. Una pared divide la casilla en dos mitades, quedando cada vivienda con su propia puerta de entrada. De esta forma se aprovechó el espacio ocupado por el vestíbulo y el pasillo en los modelos anteriores. La puerta conduce a una sala comedor que comunica con los tres cuartos y con un volumen adosado. Este último se dividió en dos espacios desiguales separados por una pared. En el espacio más pequeño se ubicó el escusado, que ventiló al exterior por un hueco circular (ojo de buey) y en el más grande se ubicó la cocina, cuyo humo salía por una chimenea.

La puerta posterior de la cocina daba acceso al patio de la casilla. Estas casas gemelas o dúplex miden aproximadamente 60 pies de largo por 27 pies de ancho y no tienen cobertizo adosado.

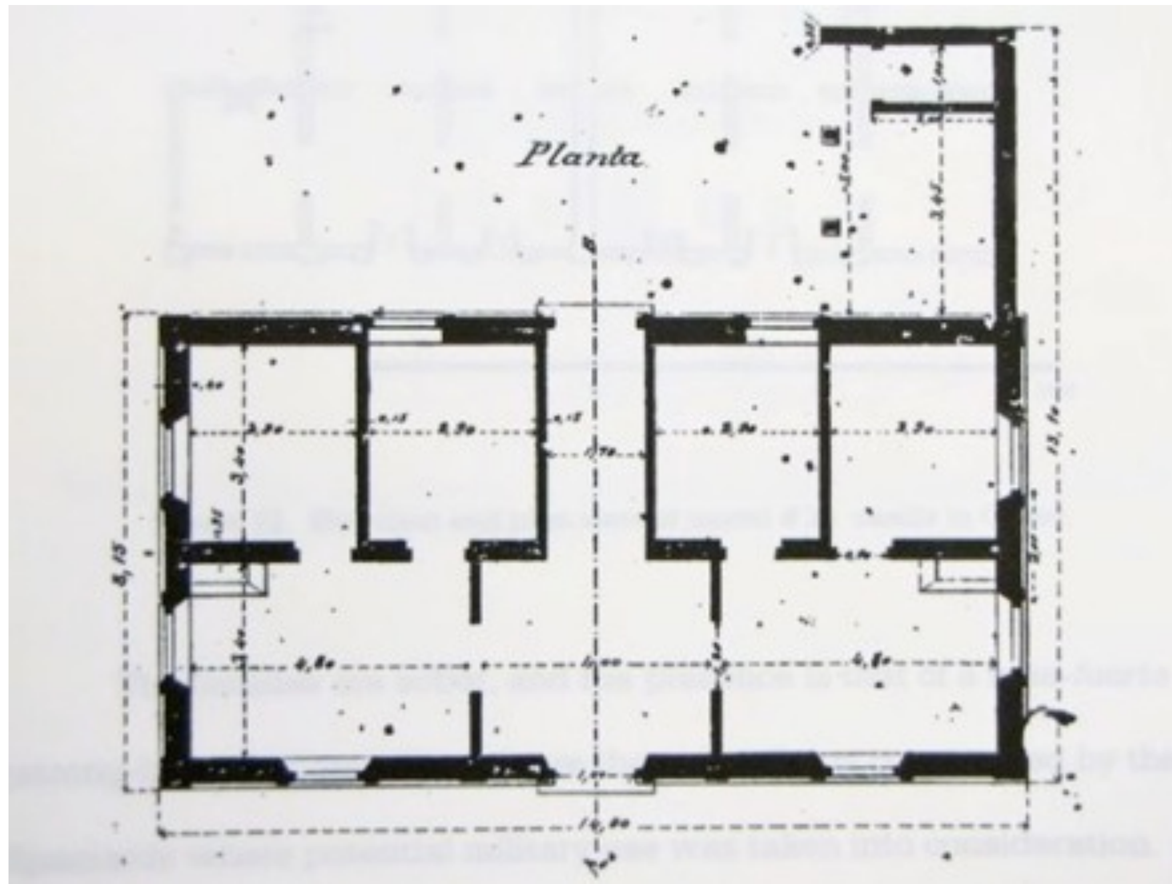
Conservación



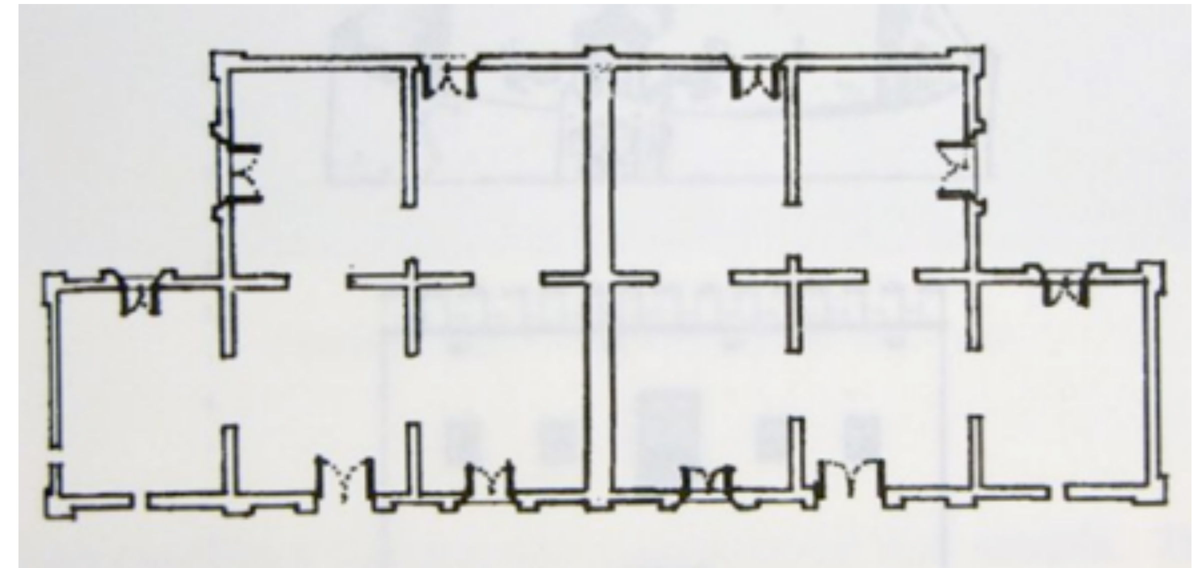
Dos realidades saltan a la vista cuando evaluamos la condición de las casillas de camineros. Primero, las que están en mejor condición son aquellas que están en uso. Las casillas, como cualquier otra casa, tienen que abrirse y usarse regularmente para mantenerlas limpias y evitar que las invadan los hongos y las termitas que destruyen la madera. Los techos tienen que inspeccionarse regularmente para eliminar no sólo las filtraciones de agua que pudren las vigas y las alfarjías, sino también para evitar el crecimiento de árboles y otras plantas cuyas raíces penetran entre los los ladrillos y lentamente destruyen el techo y las paredes. Segundo, todas las casillas que están bajo la custodia del Departamento de Transportación y Obras Publicas están en ruinas o clausuradas y en franco deterioro. Aunque esta situación seguramente se debe a limitaciones presupuestarias y no al descuido deliberado, sigue siendo un hecho que parte de nuestro patrimonio cultural se deteriora y se destruye en manos de las agencias que deberían salvaguardarlo.

Para que las casillas de camineros puedan conservarse para el disfrute de futuras generaciones, es necesario que el Instituto de Cultura oriente a los dueños de las casillas privadas sobre el valor histórico de estas estructuras y sobre la necesidad de cuidarlas y repararlas utilizando los materiales correctos. Igualmente importante es que el gobierno reconozca que no tiene los medios para conservar adecuadamente las casillas que posee y que debe permitir que municipios, asociaciones cívicas o ciudadanos comprometidos con la conservación puedan comprarlas, alquilarlas o recibir un permiso de uso condicionado a que se mantenga la integridad arquitectónica y física de estos edificios. Aunque el gobierno quiera mantener control de las casillas para protegerlas, si el abandono sigue no quedará nada que proteger.

La siguiente ilustración (tomada de Rivera-Ruiz, 2001) corresponde a la planta del modelo 2 . Obsérvese la presencia de una sola entrada (abajo en el centro) y del pasillo que divide la casa en dos viviendas, cada una con una sala y dos cuartos. Nótese además la presencia del cobertizo adosado a la pared posterior; en el espacio pequeño estaba el escusado o letrina, en el espacio grande estaba la cocina (fogón). La planta del estilo 1 es igual excepto que el acceso a los cuartos laterales es a través de los cuartos del medio.



La siguiente ilustración (tomada de Rivera-Ruiz, 2001) corresponde a la planta del modelo 4. Obsérvese que una pared divide la casa en dos viviendas, cada una con su propia entrada (abajo en el centro de cada una) y con sala más tres cuartos. En el volumen adosado a ambos extremos de la casa está el escusado, separado de la cocina (fogón) por una pared que no se incluye en el diagrama.



Chapter 3

Proyectos de casillas



Los proyectos de las casillas de peones camineros comprendieron entre dos y siete casillas construidas con un mismo plano. Cuando existen los documentos del proyecto (memorias, presupuestos, liquidaciones) es fácil determinar quién diseñó las casas, quién las construyó y el año aproximado o exacto de la construcción. Cuando no existen los documentos, se han usado los detalles estructurales de las casillas y la identidad de los ingenieros que diseñaron las carreteras para sugerir quién las diseñó. La fecha aproximada de construcción puede estimarse del texto de las memorias o de las fechas de construcción de los tramos de las carreteras.

Las casillas fueron diseñadas por ingenieros españoles, entre los cuales se destacaron Raimundo Camprubí, Manuel Maese y Enrique Gadea. El primero trabajó en Puerto Rico de 1873 a 1880 y fue autor del modelo de casillas dobles que predominó en la isla. El Ing. Camprubí se casó en Ponce con una puertorriqueña y fue padre de la escritora y poetisa Zenobia Camprubí, quien junto a su esposo, el poeta Juan Ramón Jiménez, vivió en Puerto Rico sus últimos años. El Ing. Maese trabajó en Puerto Rico de 1880 a 1887 y diseñó muchas de nuestras casillas. Uno de sus hermanos, Alfonso Maese, trabajó en Puerto Rico de 1885 a 1895. Enrique Gadea trabajó en Puerto Rico desde el 1875 hasta el 1887 y entre sus muchos proyectos estuvo el diseño de los faros de Cabo Rojo y Fajardo. Hacia el final de su estadía en la isla diseñó el modelo de casillas construido en la carretera de Cayey a Guayama.

Según el informe del Comisionado del Interior para el año 1918-1919, quedaban entonces en Puerto Rico 47 casillas construidas durante la soberanía española. Las 26 que sobreviven se agrupan a continuación en diez proyectos.

1. Añasco a Mayagüez. Estilo 2. Este proyecto fue diseñado por Manuel Maese y sometido para aprobación el 12 de marzo de 1882. Consistió de dos casillas ubicadas en la Carretera número 2, una a la salida de Mayagüez y la otra a seis kilómetros en dirección a Añasco. Sobrevive la primera; la segunda, ubicada en el kilómetro 178.3, fue destruida alrededor de 1960 durante el ensanche de la carretera.

2. Mayagüez a San Germán. Estilo 2. Este proyecto fue diseñado también por Manuel Maese y sometido para aprobación simultáneamente con el anterior. Consistió de dos casillas ubicadas en la Carretera 114, entonces Carretera número 3 de Mayagüez a Ponce. Ambas casillas están en jurisdicción de Hormigueros. Las casillas de ambos proyectos fueron inicialmente idénticas pero la de Mayagüez sufrió cambios significativos a raíz del terremoto de 1918 y modificaciones posteriores.

3. Ponce a Adjuntas. Estilo 2. Este proyecto fue diseñado por Eduardo Cabello y sometido para aprobación en el 1893. Consistió de dos casillas ubicadas en la Carretera 123 (antes Carr. 6), que fueron construidas en ese mismo año por Federico Heintz. La característica más distintiva de este proyecto es el uso de bloques rectangulares de piedra caliza, muy cuidadosamente cortados y colocados. Todos miden 10 pulgadas (25 cm) de ancho pero varían en longitud desde 10 hasta casi 36 pulgadas. Otra característica única de estas

casillas es la presencia de dos cobertizos, en el izquierdo se colocaron dos fogones y en el derecho se ubicó el escusado.

4. Ponce a Juana Díaz. Estilo 2. Este proyecto fue diseñado por Manuel Maese y sometido para aprobación el 15 de diciembre de 1883. Consistió de tres casillas ubicadas en la Carretera 14 (antes Carr. 1 o Carretera Central) entre la ciudad de Ponce y la frontera con Juana Díaz. Fueron construidas entre 1886 y 1887 por Eduardo Armstrong, un ponceño que fue médico, ingeniero, contratista y alcalde de la ciudad. De la casilla ubicada en la ciudad (Avenida Hostos #111) sólo quedan algunas paredes incorporadas a un edificio comercial moderno.



5. Juana Díaz a Aibonito. Estilo 1. Este proyecto consistió de siete casillas ubicadas en la Carretera 14 (antes Carr. 1 o Carretera Central) entre las afueras de Juana Díaz y las afueras de Aibonito. Se intentó subastarlo dos veces en el 1875, decidiéndose finalmente realizarlo el gobierno mismo. La memoria del proyecto anterior (Ponce-Juana Díaz) indica que la primera casilla del proyecto Juana Díaz-Aibonito estaba construida para 1883. Ya que por Real Orden del 13 de abril de 1875 se aprobó un modelo sometido por Raimundo Camprubí para las casillas de camineros a contruirse en Puerto Rico y, siendo Camprubí el ingeniero encargado del trozo de carretera entre Aibonito y Coamo, proponemos que fue este quien diseñó las casillas y que las mismas se construyeron alrededor de 1880.

6. Aibonito a Cayey. Estilo 2. Este proyecto consistió de tres casillas ubicadas en la Carretera 14 (antes Carr. 1 o Carretera Central) entre Aibonito y Cayey. Este tramo de carretera se terminó en el 1886, por lo que las casillas probablemente se construyeron poco antes de 1890. Las tres son idénticas, con la notable excepción de que la más cercana a Aibonito está empañetada, mientras que las otras dos tienen la piedra y los ladrillos expuestos. No se ha podido determinar quién diseñó estas casillas, pero no es difícil sospechar de Manuel Maese debido al gran parecido que tienen con otras casillas de este ingeniero y porque Maese estuvo envuelto en la construcción de este tramo de la Carretera Central.

7. Cayey a Guayama. Estilo 4. Este proyecto consistió de cuatro casillas ubicadas a lo largo de la Carretera 15 (antes Carr. 4) entre Cayey y Guayama. Este modelo de casilla fue propuesto por Enrique Gadea en el 1886 y hacia 1894 Enrique Bartrina también participó en el diseño. A juzgar por la fecha de terminación de la carretera, las casillas se construyeron alrededor del 1895. Estas casillas se distinguen de todas las demás por la presencia de dos puertas de entrada (una para cada vivienda) y de un volumen adicional en cada extremo del edificio, donde estaban la cocina (que ventilaba al exterior por una chimenea) y el escusado (que ventilaba por un hueco

circular u ojo de buey). Tres de las casillas fueron empañetadas, mientras que la piedra se dejó expuesta en la de Guayama. Durante la primera década del siglo 20, la casilla del kilómetro 17.0 fue tomada como residencia veraniega del Gobernador y expandida durante las décadas subsiguientes hasta el punto de ser hoy casi irreconocible. De su estructura original sólo quedan algunas paredes y el techo de vigas restaurado (más información sobre esta casilla en este enlace). Foto superior: Feliciano Alonso, c. 1897.





8. Cayey a Caguas. Estilo 1. Este proyecto consistió de cuatro casillas ubicadas a lo largo de la Carretera 1 entre las afueras de Caguas y la entrada a Cayey, de las cuales sobreviven tres. Dado que esta sección de carretera se terminó en el 1881 y las casillas siguen fielmente el estilo de las casillas construidas entre Juana Díaz y Aibonito, sugerimos que las mismas fueron diseñadas por Raimundo Camprubí y terminadas antes de 1884. Se utiliza la última fecha porque la memoria del proyecto Caguas-San Juan, sometida a finales de 1884, contiene una tabla comparativa donde se indica que las casillas de Cayey a Caguas ya estaban construidas.

9. Caguas a San Juan. Estilo 3. Este proyecto fue diseñado por Manuel Maese y sometido para aprobación el 15 de junio de 1884. Consistió de dos casillas ubicadas en la Carretera 1 entre Caguas y Río Piedras, de las cuales sobrevive una en jurisdicción de Guaynabo. Este tramo de la Carretera fue terminado en el 1857 y sus casillas fueron diseñadas para un caminero. Aunque para la fecha en que se radicó este proyecto las casillas que se construían en los otros tramos de la Carretera Central eran para dos camineros, estas dos se diseñaron para uno, aparentemente para coincidir con las viejas casillas que había en el tramo, todas hoy desaparecidas.

10. Bayamón a Toa Baja. Estilo 2. Este proyecto se sometió en el 1882 y consistió de dos casillas ubicadas a lo largo de la Carretera número 2, que debía llegar eventualmente a Mayagüez. Aunque la parte del plano donde estaba la firma del ingeniero que las diseñó ha sido destruida, a juzgar por la fecha del proyecto y por la similitud entre estas casillas y otras diseñadas por Manuel Maese, nos atrevemos a sugerir que fueron diseñadas por dicho ingeniero. El plano está en el Archivo Histórico de Puerto Rico, Legajo 580, Caja 2667.

Lista de las casillas españolas existentes en el año 1919. Las primeras dos columnas fueron tomadas del Informe del Comisionado del Interior de Puerto Rico para los años 1918-1919. Páginas 104-105. Rojo- casillas desaparecidas.

Carretera No. 1 San Juan-Ponce

Casilla No.	Kilómetro	En este trabajo	Titularidad y uso actual
1	2.5		
2	5.7		
3	7.5		
4	9.1		
5	10.5		
6	13.6		
7	16.7		
8	19.1		
9	22.0	Guaynabo	Residencia privada
10	26.5		
11	28.9		
12	31.9		
13	34.4		
14	38.8		
15	41.6	Caguas 2	DTOP, ruinas
16	47.9	Caguas 1	DTOP, escuela pública
17	53.3		
18	60.1	Cayey 2	DTOP, centro cultural
19	66.3	Cayey 1	Residencia privada
20	70.8	Aibonito 4	DTOP, ruinas
21	72.9	Aibonito 3	Residencia privada
22	79.5	Aibonito 2	Instituto de Cultura, centro cultural
23	85.2	Aibonito 1	DTOP, cuartel de la policía
24	90.8	Coamo 3	Residencia privada
25	97.4	Coamo 2	Residencia privada
26	104.0	Coamo 1	Privada, desocupada
27	109.9	Juana Díaz 3	DTOP, ruinas
28	115.4	Juana Díaz 2	DTOP, abandonada
29	121.5	Juana Díaz 1	DTOP, ruinas
30	128.2	Ponce 3	DTOP, abandonada
31	132.3		Desaparecida en edificio comercial

Carretera No. 2 Santurce-Ponce

Sección Bayamón-Toa Alta			
1	13.1	Bayamón	Instituto de Cultura, abandonada
2	19.2	Toa Baja	DTOP, ruinas
Sección Mayagüez-Añasco			
3	182.8	Mayagüez	DTOP, ruinas
4	178.3		
Sección Mayagüez-San Germán			
5	189.4	Hormigueros 1	DTOP, abandonada
6	195.6	Hormigueros 2	DTOP, ruinas

Carretera No. 3 Río Piedras-Ponce

Sección Río Piedras-Carolina			
1	2.8		
2	7.8		

Carretera No. 4 Cayey-Guayama

1	2.7	Cayey 3	DTOP, clausurada
2	8.9		Convertida en casa veraniega del Gobernador
3	14.8	Cayey 4	DTOP, abandonada
4	20.5	Guayama	DTOP, residencia familia de caminero

Carretera No. 6 Ponce-Adjuntas

1	2.9	Ponce 1	DTOP, ruinas
2	9.2	Ponce 2	DTOP, Centro Head Start

Carretera Cataño-Bayamón

1	1.2		
2	4.7		

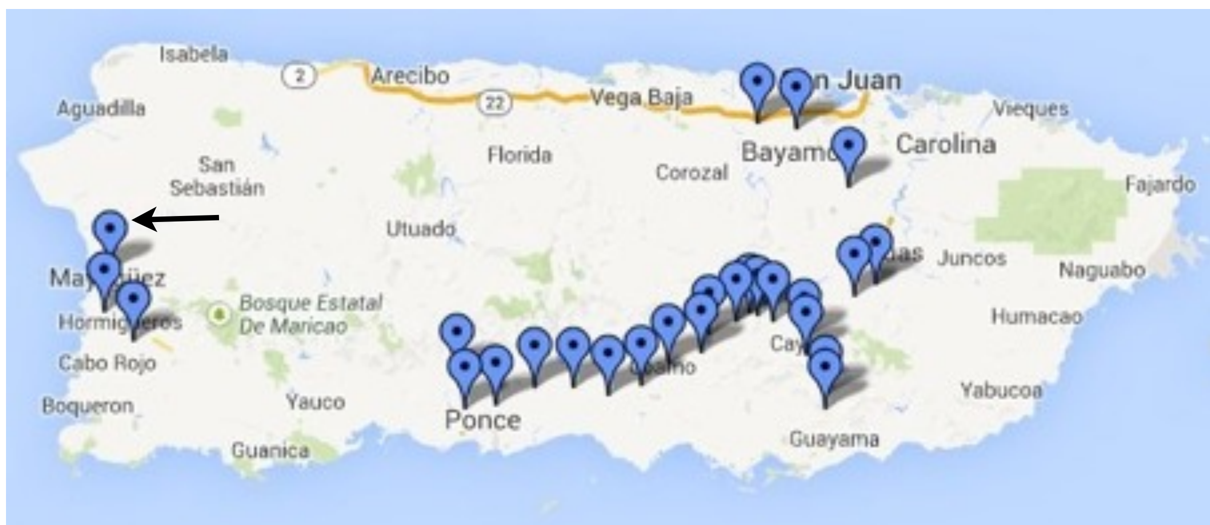
Chapter 4

Las casillas



Mayagüez





Esta casilla se encuentra en el Bulevar Alfonso Valdez, una sección de la Carretera no. 2 (km. 186.6) cuando dicha vía cruzaba la ciudad. Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta la década de 1990, cuando fue cerrada y abandonada. Cuando la carretera se amplió, alrededor de 1995, la casilla fue levantada y movida hacia atrás para evitar su demolición. A pesar del esfuerzo, siguió abandonada y hoy está en ruinas. Sólo quedan en pie la fachada anterior y las paredes laterales.

La casilla fue dañada por el terremoto de 1918. Durante la reparación se instaló un sistema de varillas internas atornilladas a placas exteriores que ataron y estabilizaron las paredes. También se extendió hacia arriba la pared del cobertizo usando materiales tan parecidos a los originales que en fotografías antiguas parece ser una pared original; sin embargo, el plano del proyecto revela que no es así. La casilla sufrió más cambios posteriormente, que incluyeron la adición de un pórtico de concreto (eliminado cuando se mudó la casilla) y de un alero sobre una ventana lateral convertida en puerta. Durante el traslado se añadió la base de cemento visible en varias de las fotografías.









Alero sobre ventana convertida en puerta



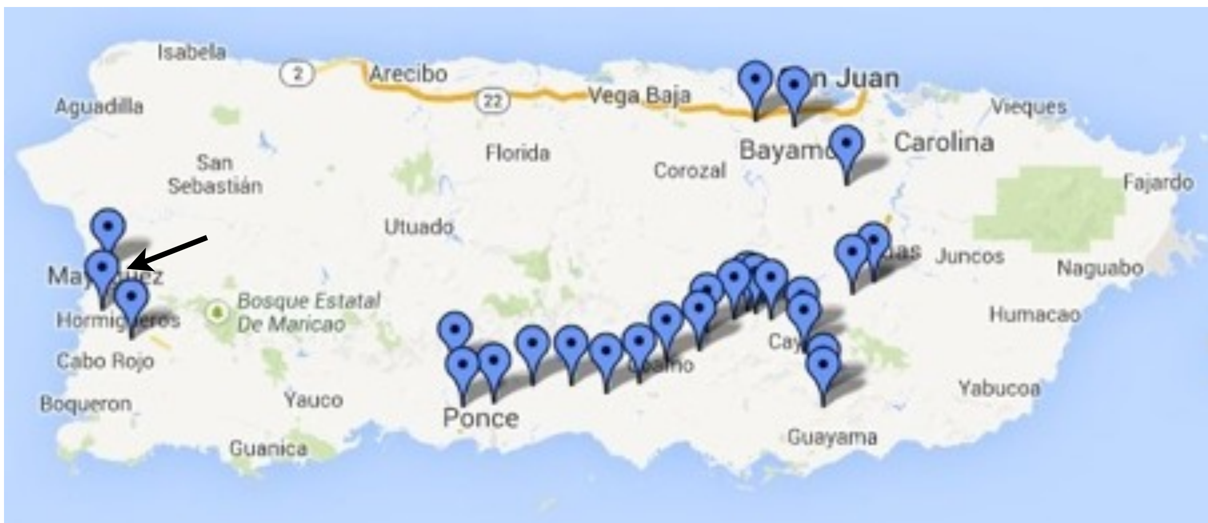




Placa del sistema de refuerzo

Hormigueros 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 114, kilómetro 2.3 (antes Carr. 3, km. 189.4), detrás de la urbanización Valle Hermoso. Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta la década de 1980, cuando fue prestada a la Iglesia Bautista Fundamental, entidad que la usó como iglesia y escuela. Hoy está abandonada, aunque el Municipio de Hormigueros tiene planes de restaurarla. Del techo se conservan la mayoría de las vigas y una pequeñísima sección con alfajías y ladrillos.

El techo original se cubrió con una capa de cemento y posteriormente se instaló un techo de cinc que hoy está en pésimas condiciones. Las dos ventanas posteriores fueron convertidas en puertas. En el interior han sido removidas las paredes que separaban el vestíbulo de las salas de ambas viviendas y las que separaban los cuartos. Del cobertizo posterior queda una pared original, la segunda pared y el techo son de cemento. La iglesia construyó un baño dentro del cobertizo. Detrás de la casa hay un hueco cubierto de varillas que señala la ubicación del aljibe.









Nótese la ausencia de pared entre el vestíbulo y la sala







Entradas a los dos cuartos de una de las viviendas



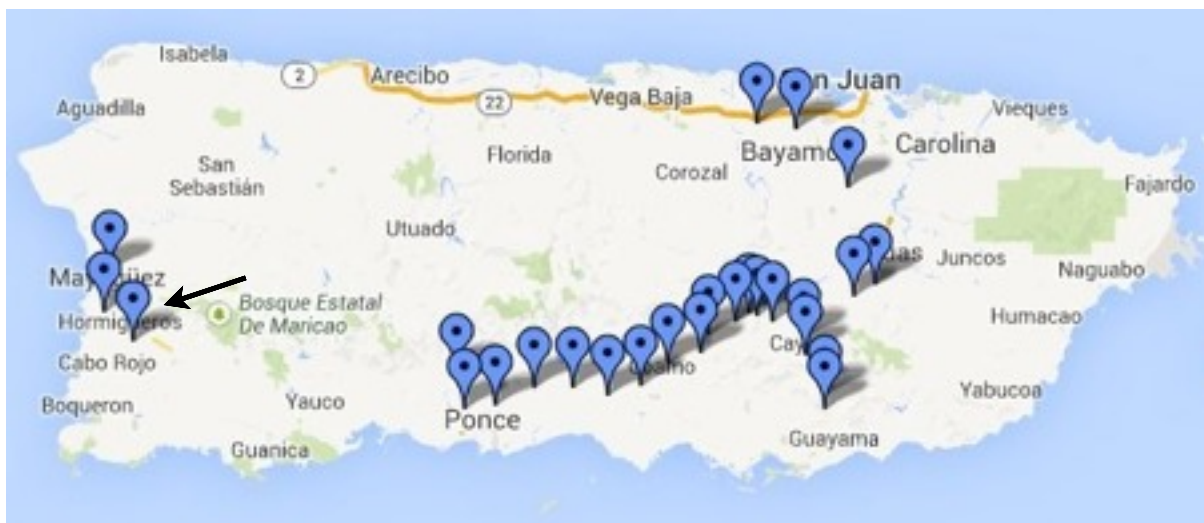
Boca del aljibe



Remanentes de alfajías y ladrillos del techo original

Hormigueros 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 114, kilómetro 8.5 (antes Carr. 3, km. 197.4). Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta la década de 1980, cuando fue abandonada. Hoy está rodeada de vegetación y a menudo se dificulta verla desde la carretera. El techo original desapareció hace mucho tiempo y el techo de cinc instalado posteriormente ha colapsado casi por completo, víctima del fuego y del paso del tiempo. Las puertas y las ventanas han desaparecido.

Las paredes que separaban el vestíbulo de las salas y las que separaban los cuartos han sido removidas, tal y como se hizo en la otra casilla de Hormigueros. El arco del pasillo está agrietado en el centro, pero el resto del esqueleto y las paredes del cobertizo están en buenas condiciones. No hay restos del aljibe en los alrededores de la estructura.















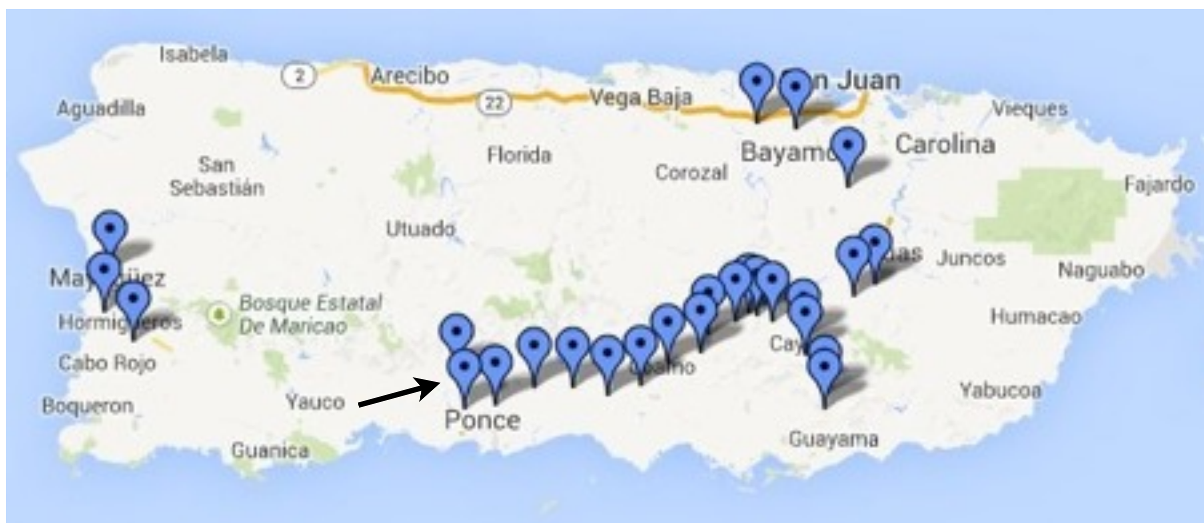
Pared lateral del cobertizo





Ponce 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 123, kilómetro 8.7 (antes Carr. 6, km. 2.9), cerca de la planta de cemento (CEMEX). Pertenece al Departamento de Transportación y Obras Públicas pero lleva muchas décadas abandonada. Esta casilla y la otra en dirección a Adjuntas son las únicas con paredes exteriores hechas de bloques de piedra caliza, cuidadosamente cortados y colocados. Esta casilla llama la atención porque las dos mitades de cada vivienda están separadas por un arco.

La utilidad del arco se desconoce, pues elimina la separación entre la sala y los dormitorios, y por lo tanto afecta la privacidad de los habitantes. Sabemos por el examen del plano y por su ausencia en la otra casilla de este proyecto, que el arco no es original. En el cobertizo izquierdo están los dos fogones pero no la pared que en el plano los separa. Entre los dos cobertizos hay un pequeño muro y detrás del mismo corre un canal que llevaba agua al aljibe, cuyo remanente está a la derecha del edificio. El techo original fue sustituido por uno de metal que ya no existe; para crear el declive necesario para descargar las aguas al patio, se removió la sección posterior del pretil. La casilla está rodeada de vegetación hasta el punto que se dificulta verla desde la carretera. No tiene puertas y sólo queda una ventana. En los huecos de las ventanas persisten los marcos originales. En el piso quedan remanentes de losa criolla instalada durante las primeras décadas del siglo pasado.













Arcos entre la mitad delantera y trasera de cada vivienda

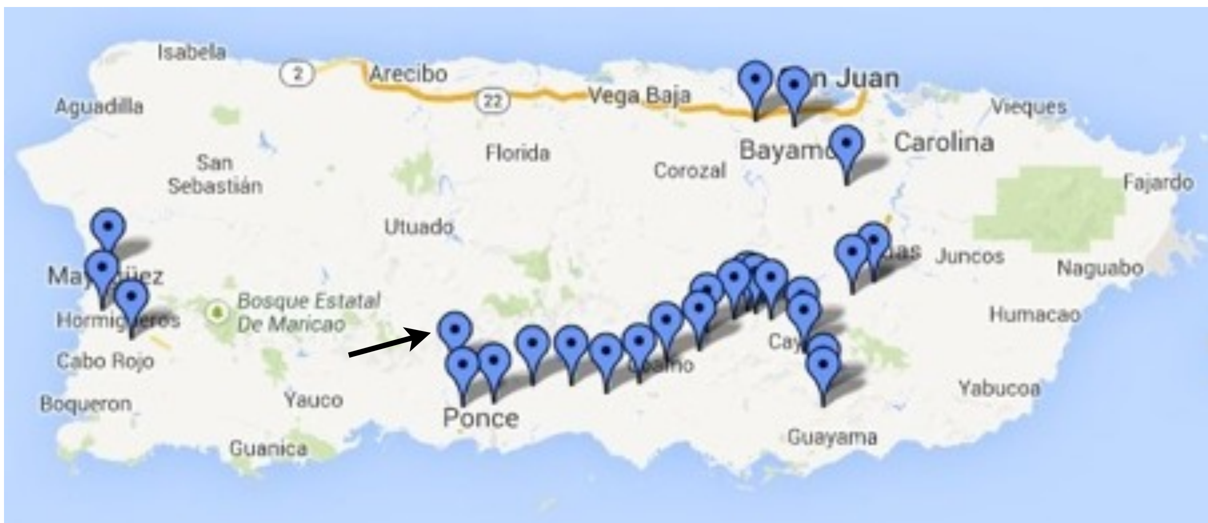




Fogones

Ponce 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 123, kilómetro 15.0 (antes Carr. 6, km. 9.2). Se usó como dispensario médico hasta la década de 1990, luego como Centro *Head Start* del Municipio de Ponce y actualmente está cerrada. Esta y la casilla anterior en dirección a Ponce son las únicas con paredes exteriores hechas de bloques de piedra caliza, cortados y colocados cuidadosamente. El techo original fue sustituido hace mucho tiempo por uno de metal; para crear el declive necesario para descargar las aguas al patio, se removió la sección posterior del pretil.

La pared entre el vestíbulo y la sala derecha de la casilla fue removida. Entre las salas y las mitades posteriores de cada vivienda hay una pared con dos puertas, a diferencia de la otra casilla de este proyecto, que tiene un arco de ladrillos. La pared posterior del edificio tiene anexada una cisterna y un salón de madera, en el patio no hay remanente del aljibe original soterrado. El único recuerdo de los dos cobertizos es un muro presente a nivel del suelo detrás de la esquina posterior derecha del edificio. En la sección de Visión general y estilos hay una fotografía tomada alrededor de 1895 donde se aprecia claramente la pared del cobertizo izquierdo de la casilla.















uridad
Menú
Diario

Ponce 3





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 3.4 (antes Carr. 1, km. 128.2). Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta finales de la década de 1980, desde entonces está clausurada y abandonada. La distribución original de espacios ha sido alterada y por encima del techo original se instaló uno de cinc. El zócalo de la casilla es tan pequeño que las ventanas son casi tan largas como las puertas. Del cobertizo solo queda un pequeño muro adosado a la esquina posterior derecha del edificio.

En el suelo detrás de la casa está la entrada al aljibe, cubierta por varillas. El empañetado ha sido reparado en varios lugares con cemento, material que paulatinamente degrada los ladrillos de las paredes. En una esquina del techo crece un árbol de jagüey que contribuye al deterioro paulatino de la estructura. El interior de la casilla ha sido averiado por un fuego.








Huella de la pared lateral del cobertizo







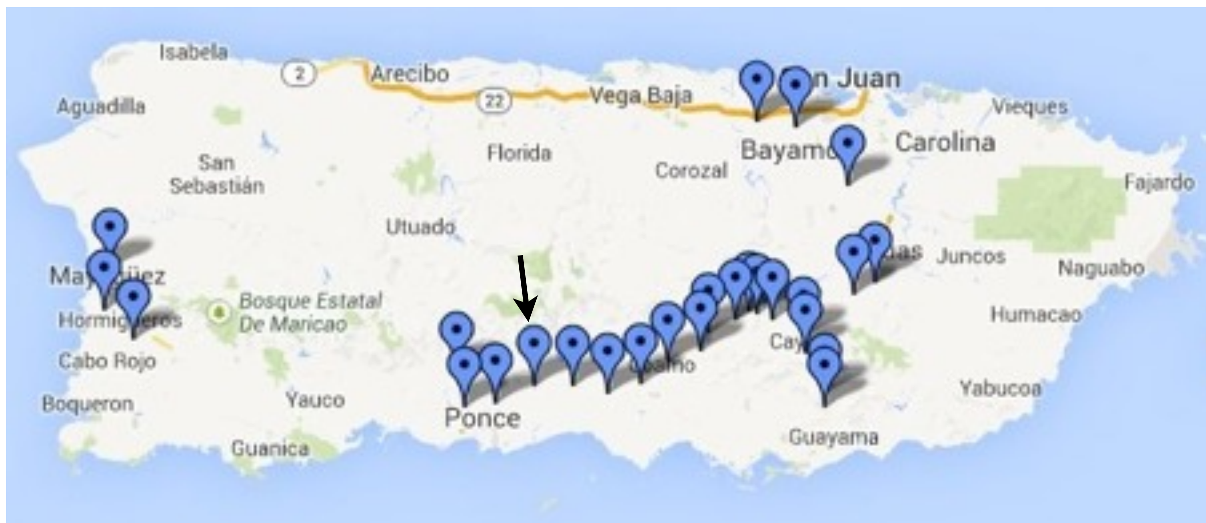
Parte del techo dañado por el fuego



Boca del aljibe

Juana Díaz 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 10.2 (antes Carr. 1, km. 121.5). Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta que aparentemente pasó a manos de una empresa que cultiva mangó y otras frutas en los terrenos aledaños. El edificio se usó como barra y burdel (La Pamela, El Reloj) hasta finales de la década de 1980 y desde entonces está abandonado. Del edificio original sólo quedan las paredes exteriores. No hay techo, piso ni divisiones internas.

En el interior hay una viga de acero que cruza horizontalmente la estructura, traspasando las paredes laterales, otra viga vertical la apoya en el centro. Detrás y a la derecha del edificio hay cuartos pequeños y otras estructuras añadidas por la administración del burdel. No hay remanentes del cobertizo. La entrada al aljibe está cubierta por una estructura en forma de arco. En algunos huecos dejados por las vigas del techo hay ladrillos estampados “Merced Ponce”, en referencia a la fábrica de ladrillos La Merced.









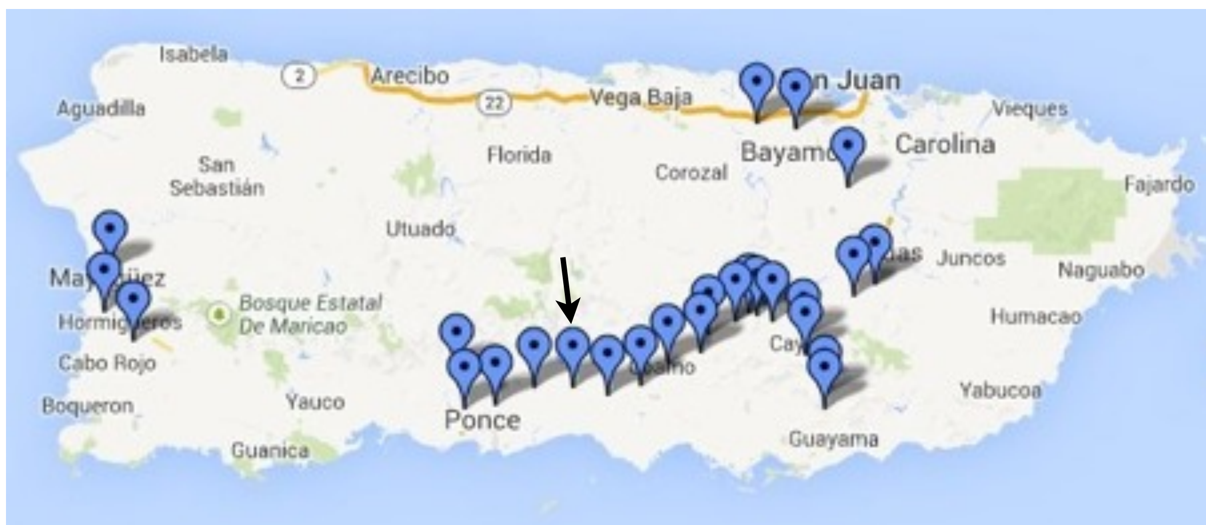






Juana Díaz 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 16.4 (antes Carr. 1, km. 115.4). Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas, con una interrupción en el 1955 para emplearse como aula de clases mientras se reparaba la escuela del Barrio Tijeras. Durante décadas fue habitada por los descendientes de Alejandro Bobé, el último caminero de esta sección de carretera. Hoy está cerrada y abandonada. Por encima de las vigas del techo original se instaló hace muchos años uno de cinc.

Para crear el declive que descarga el agua al patio se removió el pretil de la fachada posterior. El cobertizo está adosado a la esquina posterior izquierda de la casilla y está techado de zinc, tiene una pared frontal de madera que está en malas condiciones. A la izquierda de la casilla hay una cisterna con paredes de bloques; aparentemente, el aljibe original con bóveda de ladrillo ya no existe. El interior de la casilla es original excepto por un pequeño baño. La estructura fue incendiada durante los primeros meses de 2012. Se perdieron las puertas y la mayoría de las ventanas, que eran originales. Varias de las vigas del techo cayeron quemadas.











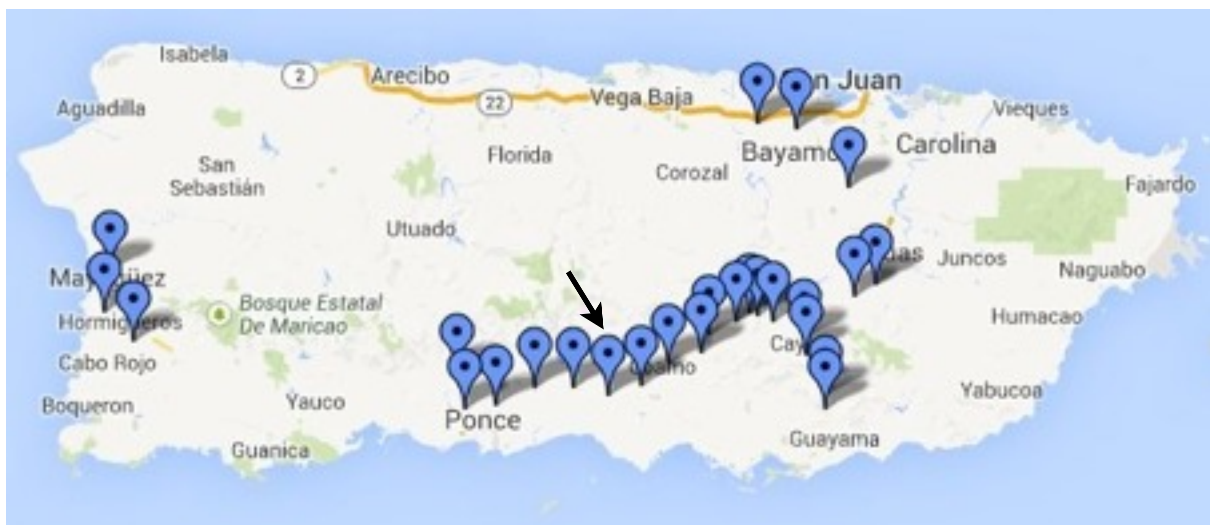





Luego del fuego

Juana Díaz 3





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 21.8 (antes Carr. 1, km. 109.9), en el tramo conocido como la Curva del Traidor. Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas, y en al menos una ocasión como Junta Insular de Elecciones. Durante la década de 1990 se planeó convertirla en el centro de visitantes de un proyecto para el desarrollo turístico de la Carretera Central. El techo está en malas condiciones, igualmente se encuentran las puertas y ventanas, que son originales.

El pretil posterior está perforado por un tubo que descarga el agua del techo a un canal que la llevaba al aljibe, que está detrás del edificio. Las paredes de ladrillo que separaban los dos cuartos de cada vivienda han sido derribadas, aparentemente por ladrones de ladrillos, pero sorprendentemente permanecen en pie partes de las puertas. El remanente del cobertizo está adosado a la esquina posterior izquierda del edificio.





Remanente del cobertizo

Aljibe











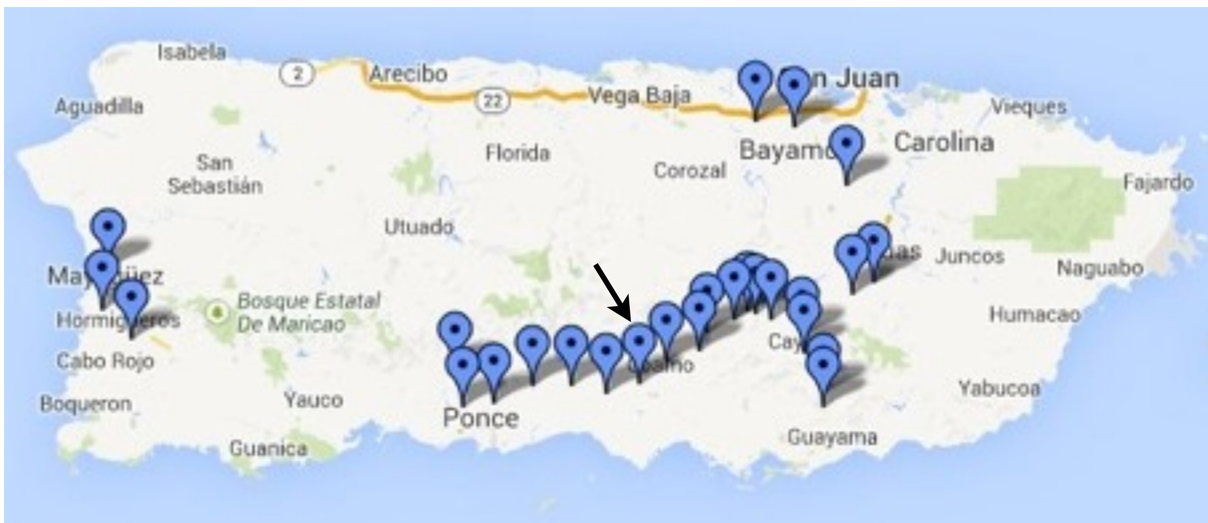
Entradas hacia el vestíbulo (izquierda) y un cuarto (derecha)



Puerta entre los dos cuartos de una vivienda

Coamo 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 27.8 (antes Carr. 1, km. 104.0), frente al Potrero Los Llanos. Perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta que la compró Ramón Santiago Muñoz, último caminero de esta sección de carretera. Aunque no está habitada, se conserva en excelentes condiciones y casi completamente original. El techo requiere algunos arreglos. El pretil posterior tiene un tubo que baja y penetra la tierra, aparentemente para descargar al aljibe, que está detrás del edificio.

Las puertas y las ventanas son originales y se conservan muy bien para la edad que tienen. El cobertizo, adosado a la esquina posterior derecha de la casilla, está techado de cinc y tiene una fachada de madera. En su interior se preservan los espacios del escusado y la cocina, en el último hay un fogón de ladrillos en excelentes condiciones. Esta casilla merece restaurarse cuidadosamente y conservarse lo más cerca posible de su estado actual, como muestra de la arquitectura de estos edificios y como referencia de la estructura original de este estilo de casilla.







Puerta posterior

Aljibe









Vista hacia la puerta anterior



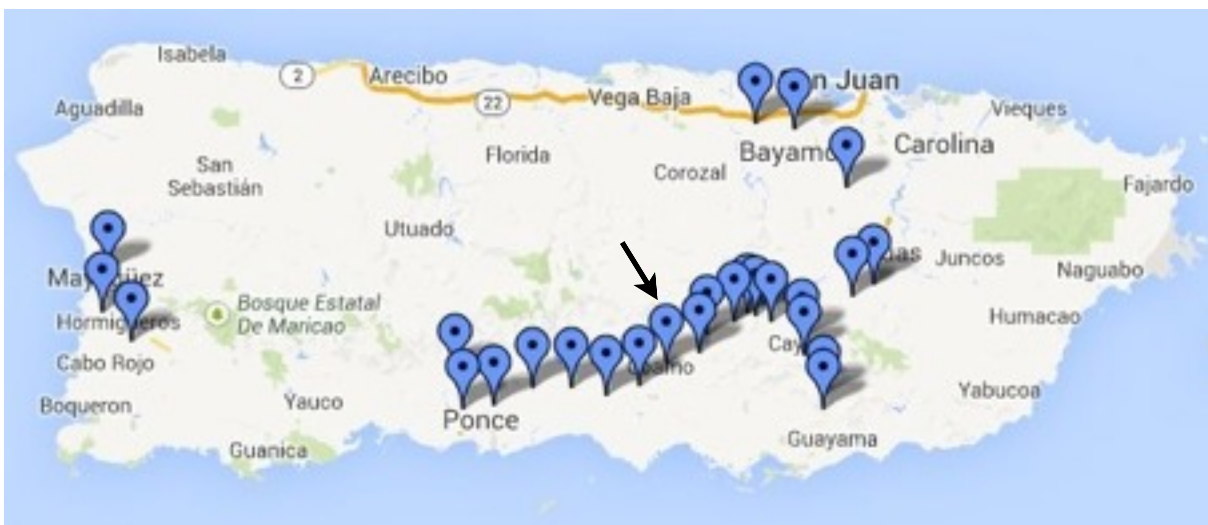
Fogón. Rafael Franco, 2008



Foto tomada en el 2011

Coamo 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 34.3 (antes Carr. 1, km. 97.4), cerca del puente sobre el Río Coamo. Perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta mediados del siglo pasado, cuando la compró Julio Norat Padilla, último caminero de esta sección de carretera. Hoy la vive una hija de don Julio. El techo original fue sustituido hace décadas por uno de cinc que descarga el agua al patio de la casilla, para crear el declive necesario se removió el pretil de la fachada posterior.

Las puertas de entrada, de salida y una de las puertas interiores son originales y se conservan muy bien. Las paredes que separaban los dos cuartos de cada vivienda han sido removidas. El cobertizo, adosado a la esquina posterior izquierda del edificio, tiene una fachada de madera y techo de cinc. En su interior hubo dos fogones con chimeneas y una pileta de la cual quedan fragmentos. En el patio no hay restos del aljibe. A la derecha de la casa se encuentra una de las dos columnas originales del portón de entrada a la propiedad. A unos cien metros de esta casilla tuvo lugar la Batalla de Coamo de la Guerra Hispanoamericana y en la casilla reposaron durante varias horas los restos del Comandante Rafael Martínez Illescas y el Capitán Frutos López. A unos cien metros de la casilla en dirección a Aibonito hay dos obeliscos que honran a estos militares.









Vista posterior, véase la ausencia de pretil



Ventana anterior



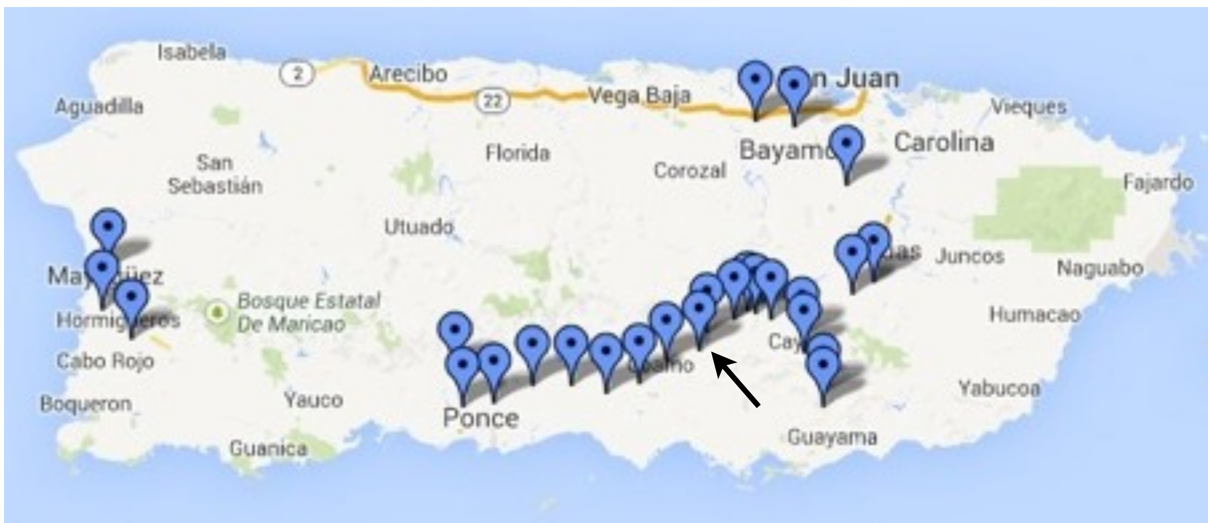
Cobertizo



Columna del portón original

Coamo 3





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 40.5 (antes Carr. 1, km. 90.8). Perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta que la compró Esteban Ríos, último caminero de esta sección de carretera. Desde el 2004 le pertenece a Nélida Torres. El techo fue sustituido por uno de hormigón durante la década de 1980. Los huecos de las ventanas anteriores se enderezaron arriba y se les colocó un pequeño alero con tejas. Las paredes que separaban los dos cuartos han sido removidas.

En la sala y la cocina hay expuestas dos secciones de mampostería donde se observa la pieda volcánica utilizada para las paredes. El piso está cubierto de terrazo. El cobertizo, reconstruido en cemento, está adosado a la esquina posterior izquierda del edificio y retiene la pared de ladrillos que lo dividía entre escusado y cuadra. En el patio no hay restos del aljibe. Cerca de esta casilla tuvo lugar la Batalla de Asomante de la Guerra Hispanoamericana, en la cual los españoles lograron detener el avance de los estadounidenses hacia Aibonito. En la carretera hay un rótulo que lee “Casa de peón caminero 1874”, aunque todavía en el 1875 no se había adjudicado la subasta para construir las casillas de este tramo de carretera.





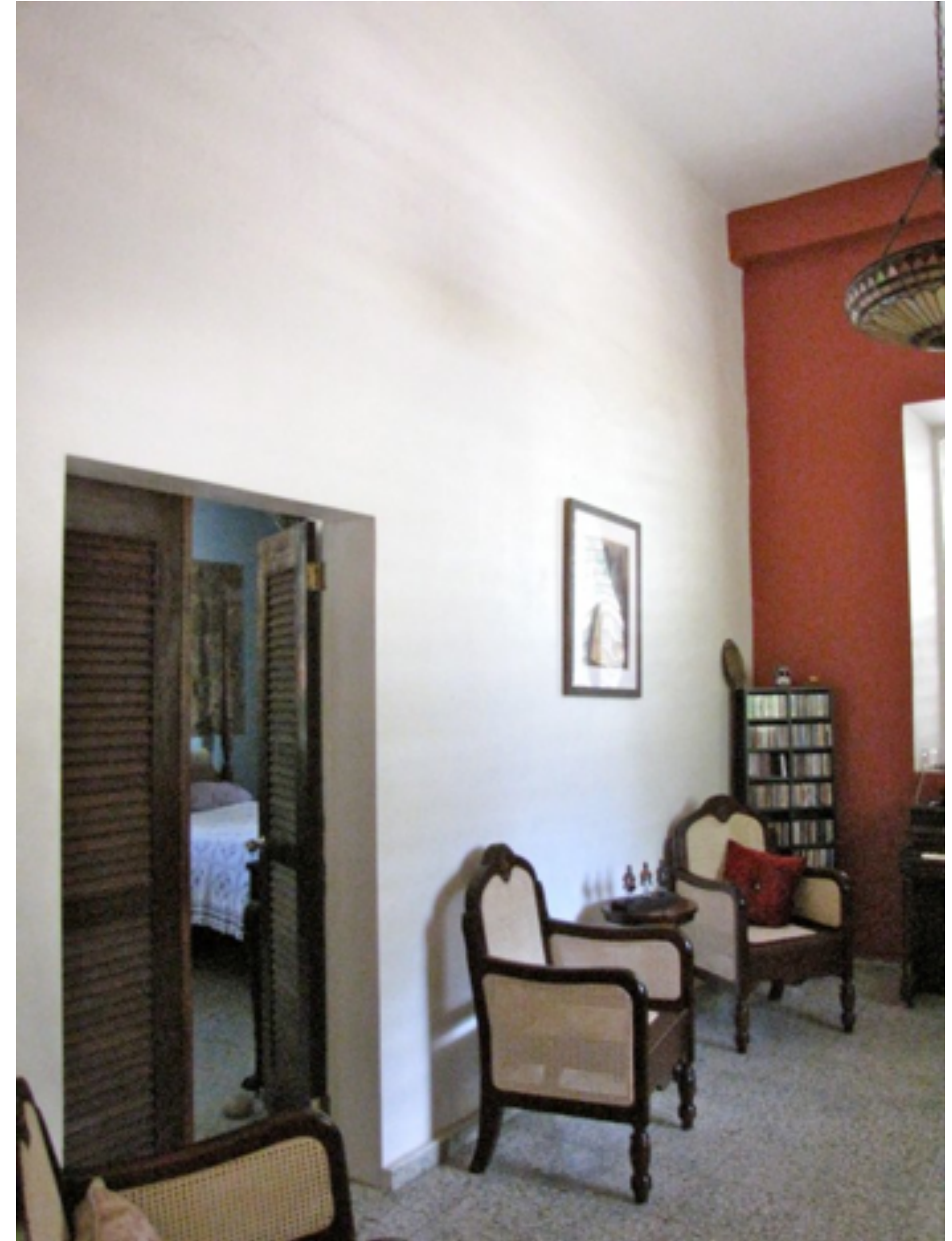




Vista posterior, nótese la ausencia del pretil



Vestíbulo y pasillo hacia la puerta posterior



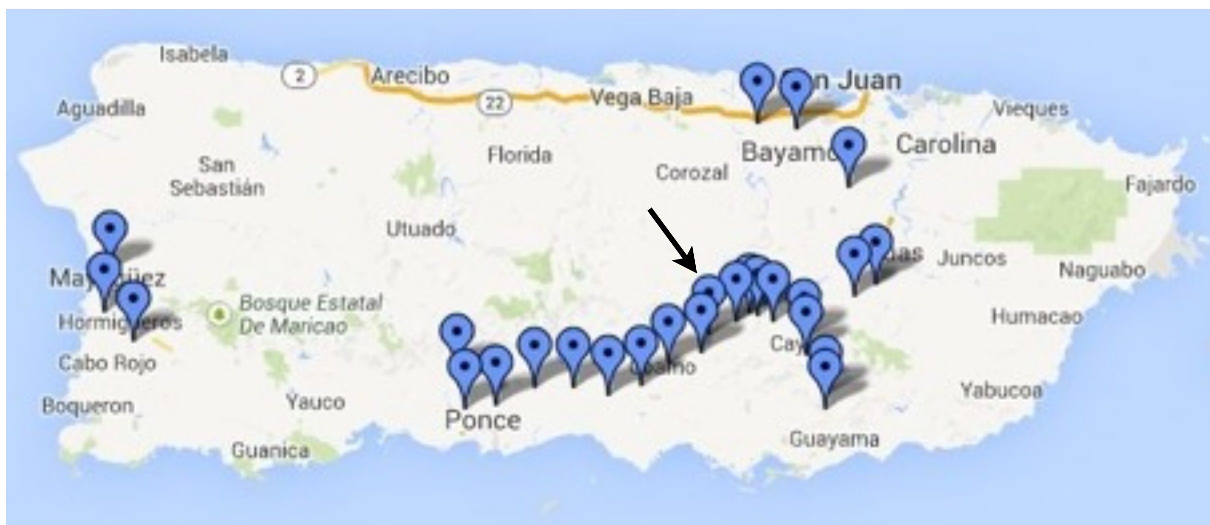
Sala y entrada a un cuarto



Mampostería expuesta

Aibonito 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 45.9 (antes Carr. 1, km. 85.2). Además de usarse con el propósito original de conservación de carreteras, el edificio ha servido como cárcel provisional y refugio en tiempos de huracán. La casilla fue restaurada a comienzos de la década de 2000, luego de lo cual el municipio la usó brevemente como museo. La Policía de Puerto Rico la usó durante varios años y en el 2011 regresó al municipio.

El techo tiene vigas y alfarjías pero no se observan ladrillos, tiene además unas vigas de apoyo que no se emplearon originalmente en estas estructuras. Las puertas, las ventanas y el piso no son originales. La pared principal del cobertizo está adosada a la esquina posterior izquierda del edificio. El cobertizo, cuidadosamente restaurado a su forma y dimensiones originales, tiene un espacio pequeño correspondiente al escusado y un espacio grande correspondiente a la cuadra. En el patio hay una estructura piramidal de ladrillos que parece corresponder a la ubicación del aljibe.









La viga adosada a la pared no es original



Ventana anterior



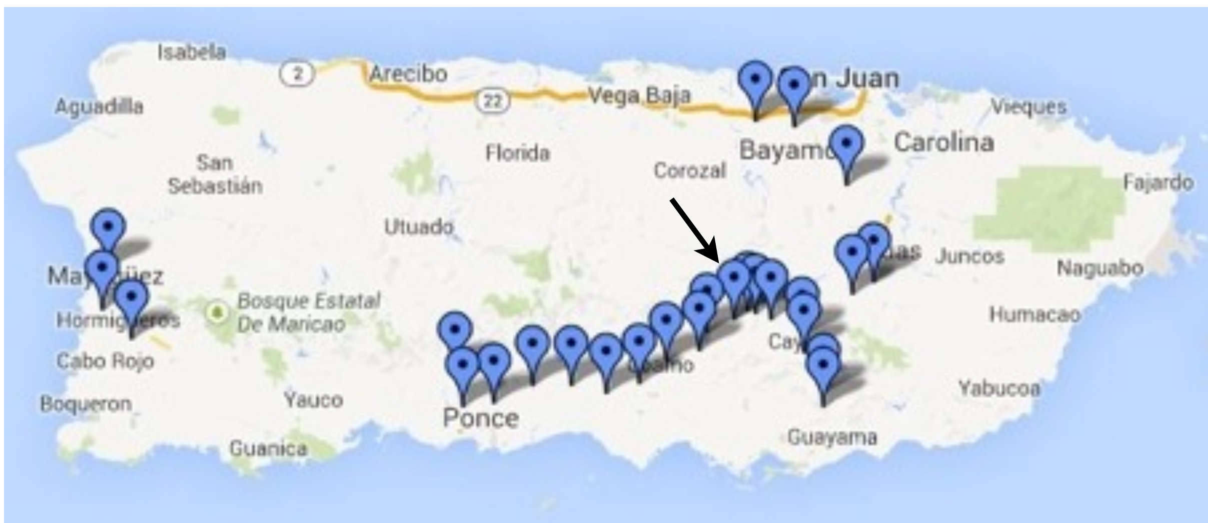
Cobertizo, a la derecha el espacio del escusado



Posible ubicación del aljibe

Aibonito 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 51.7 (antes Carr. 1, km. 79.5), en la salida de Aibonito hacia Cayey. Ha tenido diversos usos a través de los años. Durante la década de 1900 sirvió como dispensario y centro de operaciones de la *Puerto Rico Anemia Commission*, bajo la supervisión directa del Dr. Bailey Ashford. Más tarde sirvió de residencia temporal para oficiales del gobierno, incluyendo a José Conrado Hernández, expresidente del Tribunal Supremo.

La casilla perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta 1996, cuando pasó al Instituto de Cultura, que a su vez la prestó al Centro Cultural Ángel Ortiz Díaz. El edificio fue restaurado durante la década de 1990, cuando se añadió un techo de metal por encima del techo de vigas y ladrillos; este cambio se nota externamente por la presencia de un pretil más alto que el de las demás casillas de este estilo. Antes de esta restauración, una ventana del lado derecho de la casilla y una ventana posterior fueron convertidas en puertas. En el interior, se removieron las paredes que dividían los dos cuartos, se abrió una puerta desde uno de los cuartos hacia el pasillo y se añadió un baño moderno a la parte posterior izquierda del edificio. El piso está cubierto por hermosa losa criolla. El cobertizo es de ladrillos, de su estructura original quedan la pared adosada a la esquina posterior izquierda del edificio y parte de la pared posterior. En el patio no hay restos del aljibe. Una nueva restauración se lleva a cabo en el 1013.











Puerta anterior



Vestíbulo, pasillo y puerta posterior

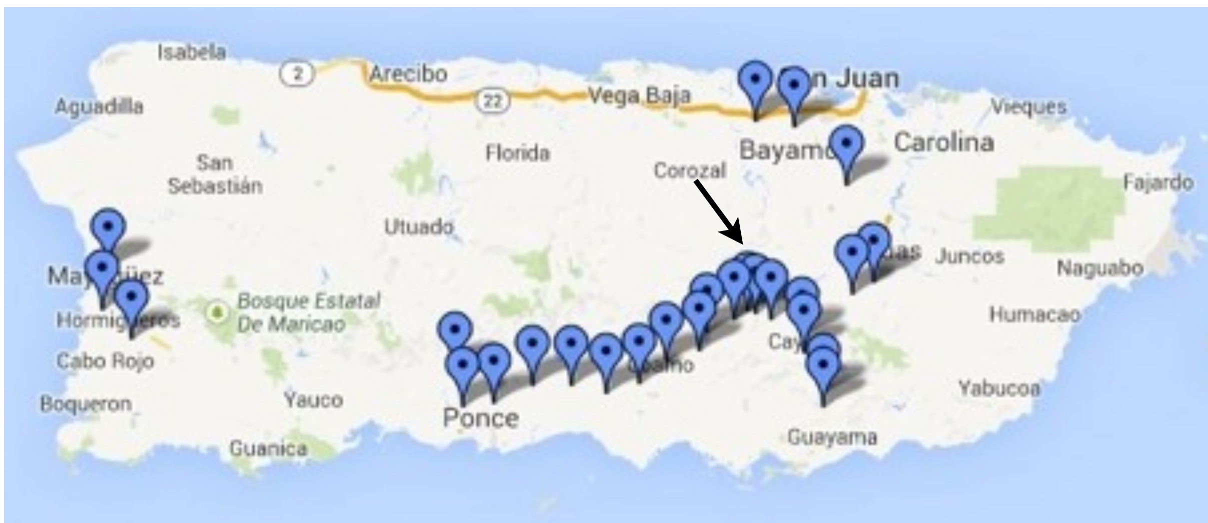



EXIT



Aibonito 3





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 58.1 (antes Carr. 1, km. 72.8). Fue propiedad del Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta 1964, cuando la obtuvo Eugenio Rolón Torres, último caminero de esta sección de carretera. Hoy la vive una hija de Don Eugenio. Sirvió de cárcel hasta la década de 1920, en el 1928 como refugio contra el Huracán San Felipe y en el 1932 como escuela. El techo original fue dañado por el Huracán San Felipe y se sustituyó por uno de cinc. El techo actual de hormigón se instaló en 1948.

Los huecos de las puertas y las ventanas han sido reducidos para instalar puertas y ventanas modernas, pero se retuvieron los marcos originales. A diferencia de las otras dos casillas de este proyecto, que tienen las piedras y los ladrillos expuestos, esta parece haber sido empañetada hace mucho tiempo, quizás durante la década de 1910, pues el Informe del Comisionado del Interior para el 1918-1919 indica que a esta casilla se le hicieron pequeñas reparaciones. En el interior, falta una pared ubicada entre el vestíbulo y una de las salas. El piso está cubierto por losa italiana moderna. La pared lateral del cobertizo está adosada a la esquina posterior derecha de la casilla, en cuyo patio no hay restos del aljibe.













Izquierda: Entrada a la sala de la segunda vivienda



Sala, nótense las puertas individuales de los cuartos

Aibonito 4





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 60.1 (antes Carr. 1, km. 70.8). Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas pero lleva abandonada muchas décadas. El techo ha colapsado en muchos lugares y en los demás está en malas condiciones e invadido por vegetación. Las puertas y las ventanas han desaparecido pero quedan los marcos originales. El cobertizo, adosado a la esquina posterior derecha de la casilla, está en muy buenas condiciones.

Una pared de ladrillos separa el espacio pequeño del cobertizo, correspondiente al escusado, del espacio más grande, correspondiente a la cuadra. El techo del cobertizo tiene vigas transversales y alfajías que apoyan un techo de cinc. Una gruesa viga longitudinal apoya las vigas transversales y dos gruesas vigas verticales (de las que queda una), se insertaban en muros de piedra para soportar el techo completo. No se observaron restos del aljibe en el patio, que está cubierto de vegetación. Los ladrillos empleados para las paredes y para flanquear los huecos de las vigas del techo tienen "Puerto Rico" estampado por un lado. Este tipo de ladrillo se usó también en las casillas ubicadas entre Cayey y Guayama.



Nótese el gran tamaño de las ventanas













Interior del cobertizo

Cayey 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 64.6 (antes Carr. 1, km. 66.3). Perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta 1970, cuando la adquirió Augusto Pérez, pariente del ex caminero José Martínez. Hoy pertenece a Dionisio y Mildred Ramírez. Fue remodelada extensamente en el 1979, cuando se le añadió una sección posterior y se instalaron facilidades modernas. El techo fue sustituido por uno de hormigón y se instalaron varias vigas decorativas.

La entrada desde el vestíbulo a la vivienda de la derecha fue sellada y se eliminó la pared que dividía los dos cuartos. Los pisos fueron cubiertos de terrazo. Los huecos de las ventanas fueron reducidos para instalar ventanas modernas. La pared principal del cobertizo, adosada a la esquina posterior derecha del edificio, fue incorporada a la ampliación posterior, cuyas paredes fueron cubiertas de piedra para combinar con la estructura original. En el patio no hay restos del aljibe pero hay un canal de ladrillos que descarga el agua del techo a un barranco cercano; originalmente, parte del agua era desviada para limpiar el escusado.













Vigas decorativas

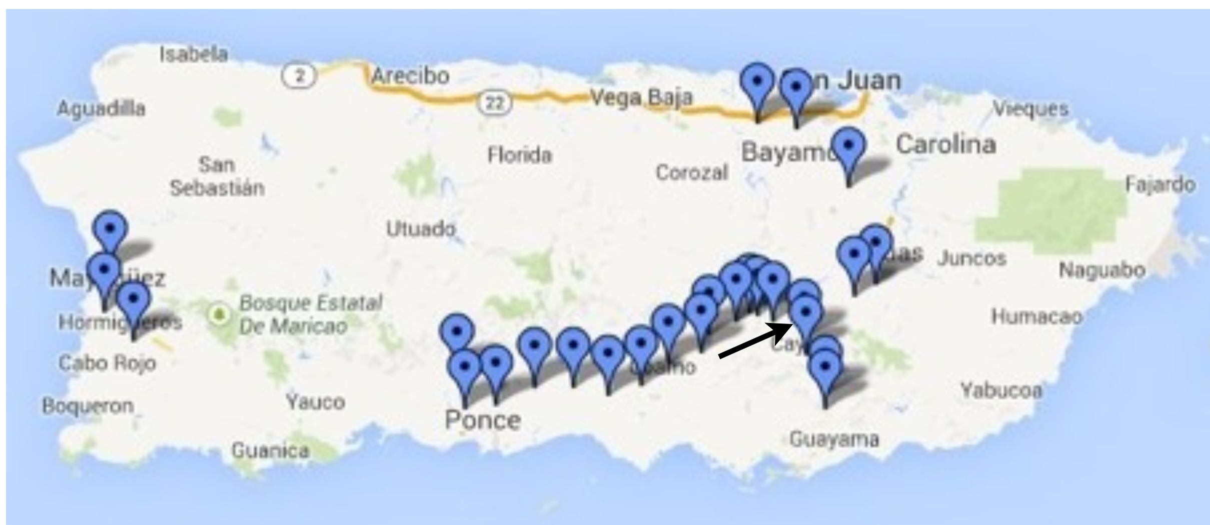




Desagüe del techo

Cayey 3





Esta casilla se encuentra en la Carretera 15, kilómetro 23.4 (antes Carr. 4, km. 2.7). Fue usada por el Departamento de Trasportación y Obras Públicas pero lleva décadas clausurada y abandonada. Debido al declive del terreno, la mitad posterior del edificio está apoyada por imponentes arcos de piedra y ladrillo, siendo la única casilla construida de esta forma. El piso de madera de la mitad posterior de la casilla colapsó hace años, quedando en su lugar solo algunas vigas de pino.

El techo original de la casilla está en regular condición. En una de las fachadas laterales hay restos de una ventana original. La fachada posterior y la otra fachada lateral no pudieron observarse porque la estructura está completamente rodeada de vegetación. La boca octagonal del aljibe está debajo de la casilla, en el espacio formado por los arcos. Los canales que conducían el agua de lluvia desde el techo hasta el aljibe corrían por detrás de la casilla. Debajo de los volúmenes adosados a ambos lados de la casilla hay dos espacios que quizás sirvieron de almacén. El autor escuchó que la casilla ha sido solicitada por el municipio de Cayey para restaurarla y convertirla en un museo.



Larry Sánchez, 2010





Ventana original



Ojo de buey (ventilación del escusado)





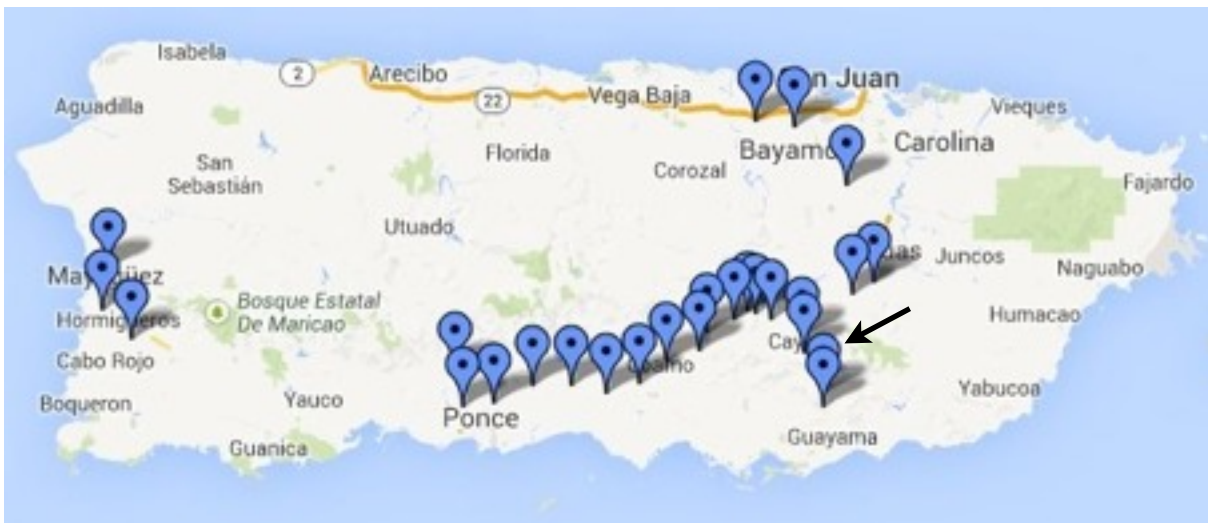
Aljibe



Techo, visto desde el espacio inferior de la casilla

Cayey 4





Esta casilla se encuentra en la Carretera 15, kilómetro 11.1 (antes Carr. 4, km. 14.8). Un rótulo indica que pertenece al Departamento de Trasportación y Obras Públicas, pero actualmente no está en uso. El techo original de vigas y ladrillos está en malas condiciones; para reducir las filtraciones, la superficie exterior se cubrió de cemento hace varias décadas. Una fotografía tomada en el 1955 indica que al menos hasta esa fecha las paredes exteriores estuvieron empañetadas. Las puertas y las ventanas no son originales.

El Informe del Comisionado del Interior para el año 1918-1919 indica que la casilla había sido reconstruida recientemente. Entre los muchos cambios que ha sufrido a través de los años están la conversión de una ventana posterior a una puerta, la construcción de paredes de cemento en la parte trasera de los volúmenes adosados, la remoción de la mitad posterior de la pared que separaba las dos viviendas, la instalación de un baño en uno de los cuartos posteriores, la eliminación de la puerta que conectaba la sala al volumen adosado izquierdo y la construcción de dos jardineras sobre los antiguos canales que llevaban agua del techo al aljibe. Hoy sellado, el aljibe se encuentra cerca del portón a la derecha de la casilla.





Ojo de buey (ventilación del escusado)



Pared posterior (no original) de una de las cocinas



Vista posterior, nótese la ventana convertida en puerta









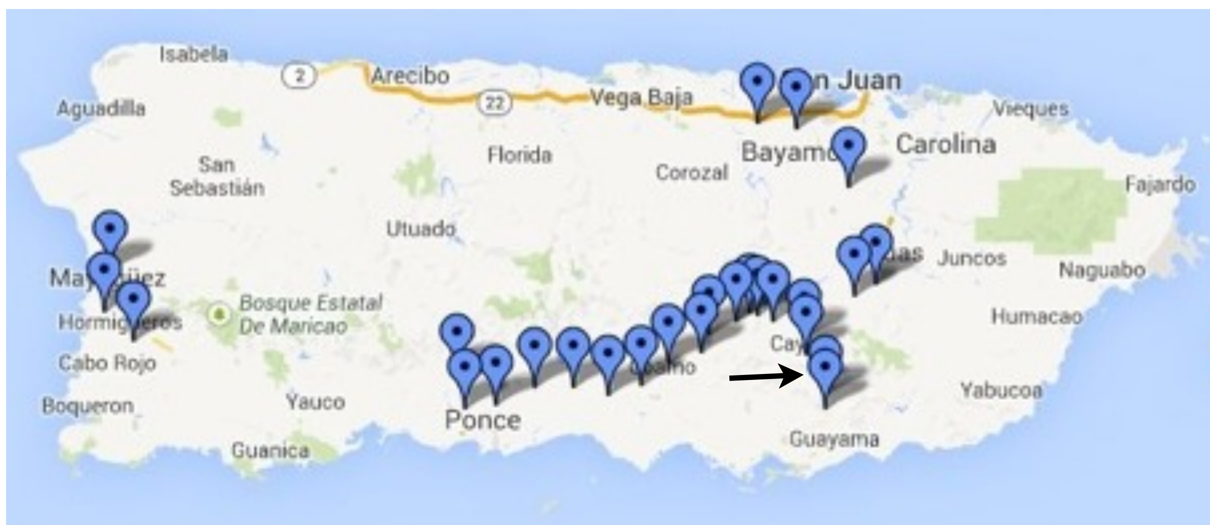
Aljibe



Ladrillos estampados Puerto Rico

Guayama





Esta casilla se encuentra en la Carretera 15, kilómetro 5.4 (antes Carr. 4, km. 20.5). Pertenece al Departamento de Trasportación y Obras Públicas pero desde 1954 es habitada por Cecilia Torres, viuda de Santiago Rivera, último caminero de esta sección de carretera. La piedra usada para esta casilla difiere mucho de la empleada en las otras casillas del proyecto, pues fue cortada y colocada con sumo cuidado para dejar las paredes sin empañetar.

Para corregir filtraciones, el techo se cubrió por fuera de cemento. Las puertas y algunas de las ventanas son originales. El piso es de hormigón pulido. En el lado izquierdo del edificio se construyó una ampliación de cemento, en la sala de la cual se observa la ventana lateral de la casilla. A diferencia de las demás casillas, el aljibe se encuentra frente al edificio y conserva el marco de metal y la polea para para subir y bajar el recipiente que recogía agua. En uno de los volúmenes adosados a cada lado de la casilla se preserva la chimenea de un fogón, mientras que en el otro se conserva la pared que separaba la cocina del escusado. En el techo de ambos volúmenes están las chimeneas externas de los fogones. De la cocina se pasaba al patio de la casilla por una puerta doble de madera coronada por gruesas celosías fijas. Cerca de esta casilla tuvo lugar el Combate de Guamaní de la Guerra Hispanoamericana, donde los soldados españoles lograron detener el avance estadounidense hacia Cayey. En la casilla se refugiaron oficiales estadounidenses durante el titoteo.



Fachada anterior







El arco y la puerta no son originales



Puerta hacia una de las cocinas



Aljibe



Extractor de un fogón



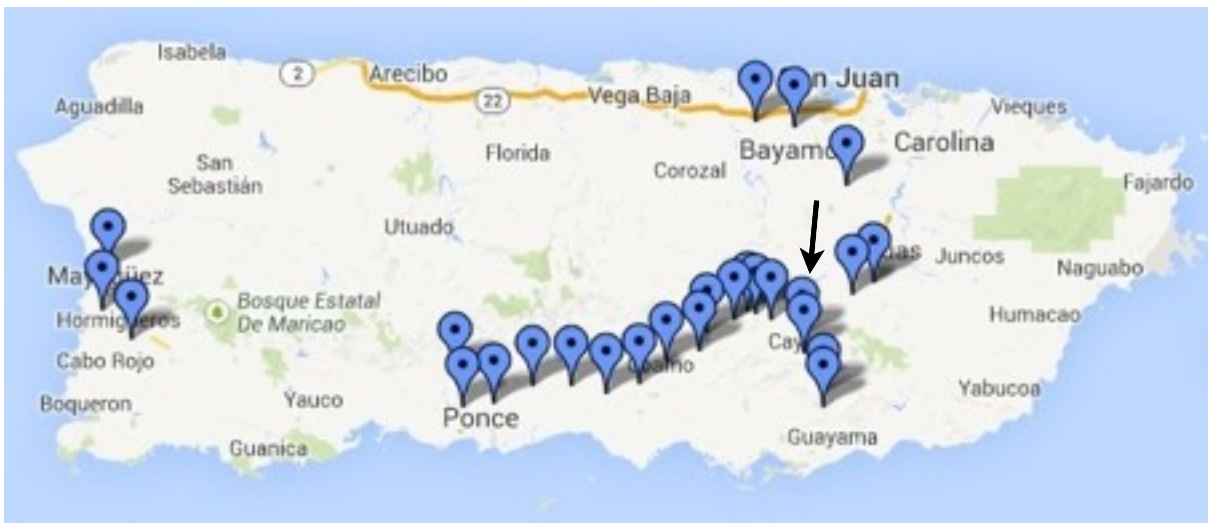


Chimenea de una cocina

Vista por el extractor hacia la chimenea

Cayey 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 14, kilómetro 70.8 (antes Carr. 1, km. 60.1), frente al Recinto de Cayey de la Universidad de Puerto Rico. Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta que, luego de estar clausurada varios años, se le prestó Hogares CREA. En el 1979 se le prestó al Centro Cultural Miguel Meléndez Muñoz, entidad que hoy la ocupa. El edificio fue restaurado a principios de la década de 1980, nuevamente en el 1995 y por último en el 2009.

Durante una de las primeras restauraciones se sustituyeron algunas de las vigas más deterioradas del techo y se reusaron los ladrillos que estaban en buenas condiciones. Las puertas y ventanas modernas son de capá pero se retuvieron los marcos originales. Las dos ventanas traseras fueron convertidas en puertas hace muchos años y la ventana anterior de la fachada derecha fue clausurada. El piso actual es de terracota. En el patio no hay restos del cobertizo ni del aljibe. Esta casilla se distingue de todas las demás por la presencia de orificios de ventilación (ojos de buey) encima de las ventanas.





Vista posterior





Ventana anterior



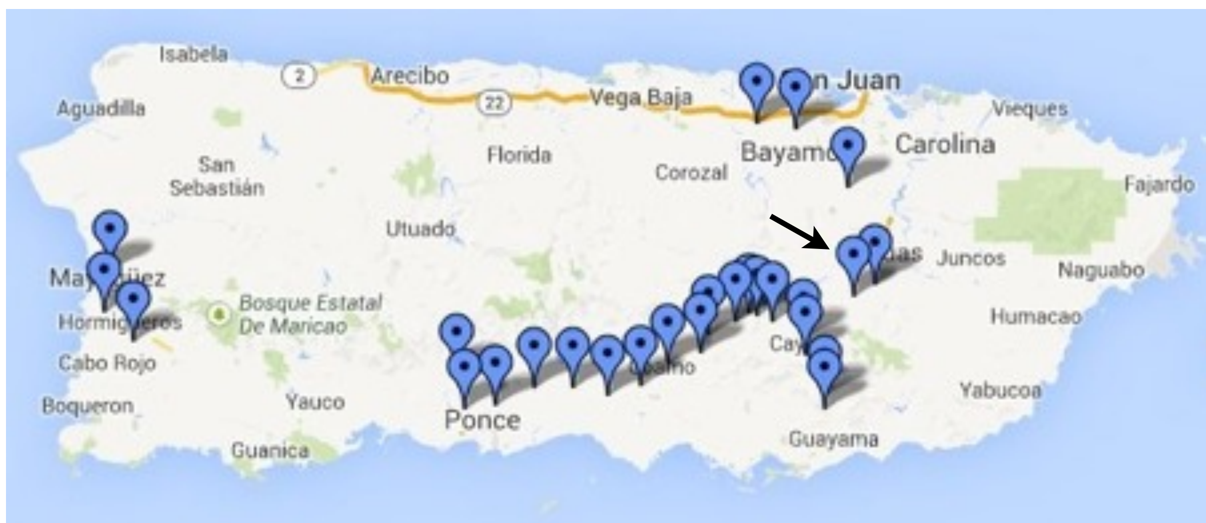



Entrada a una de las salas


Piso moderno

Caguas 1





Esta casilla se encuentra en la Carretera 1, kilómetro 46.9, en la cima de la Cuesta de las Cruces. Aunque pertenece al Departamento de Trasportación y Obras Públicas, tiene una larga historia de otros usos, que incluyen haber sido cárcel provisional y estación de correos. En el 1955 fue prestada al Departamento de Educación y hoy es uno de los edificios de la escuela elemental Luis Muñoz Grillo. La estructura ha sido remodelada varias veces, por lo que sólo quedan intactas las paredes exteriores.

El techo original fue sustituido por uno de vigas de acero y metal acanalado, para canalizar las aguas hacia la parte posterior del edificio se removió la sección trasera del pretil. Adosados a la pared posterior hay dos salones de clase y una cisterna de hormigón. No hay remanentes del cobertizo ni del aljibe. Todas las paredes internas fueron removidas para convertir las salas y cuartos en dos salones de clase. La puerta trasera y las dos ventanas posteriores fueron selladas cuando se construyeron los dos salones traseros.





Salones traseros y tanque de agua



Salones traseros







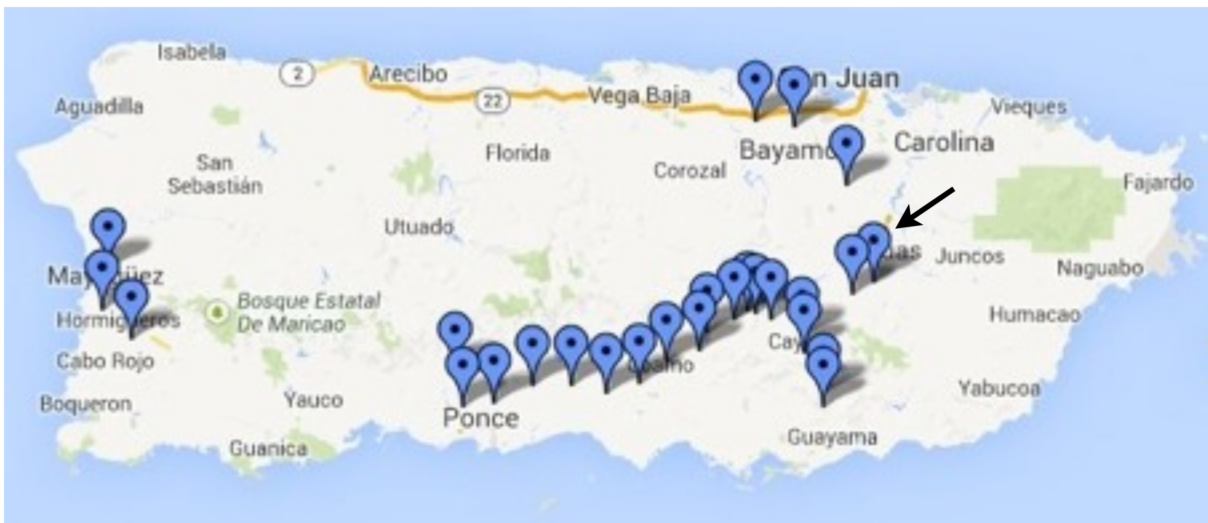
Ventana anterior



Ventana lateral

Caguas 2





Esta casilla se encuentra en la Carretera 1, kilómetro 41.6. Fue usada por el Departamento de Trasportación y Obras Públicas hasta mediados de la década de 1980 y desde entonces permanece abandonada. A finales de la década de 1910 fue parte de un campamento para confinados. Hoy está casi en ruinas, rodeada e invadida por árboles y otra vegetación que lentamente destruye la estructura. Los cambios hechos a la carretera han enterrado la pared anterior del edificio hasta el nivel inferior de las ventanas.

Para compensar, una sección del piso fue elevada hasta el nuevo nivel de la carretera. El techo original fue sustituido hace mucho tiempo por uno de cinc que está en pésimas condiciones, para canalizar las aguas hacia la parte posterior del edificio se removió la sección trasera del pretil. Varias de las paredes internas han sido removidas, lo que junto al aumento en el nivel del piso crean confusión sobre la distribución original de espacios en la casilla. Los huecos de algunas ventanas tienen los marcos originales. En el patio no hay remanentes del cobertizo ni del aljibe.









Vista posterior







Véase el cambio en la altura del piso

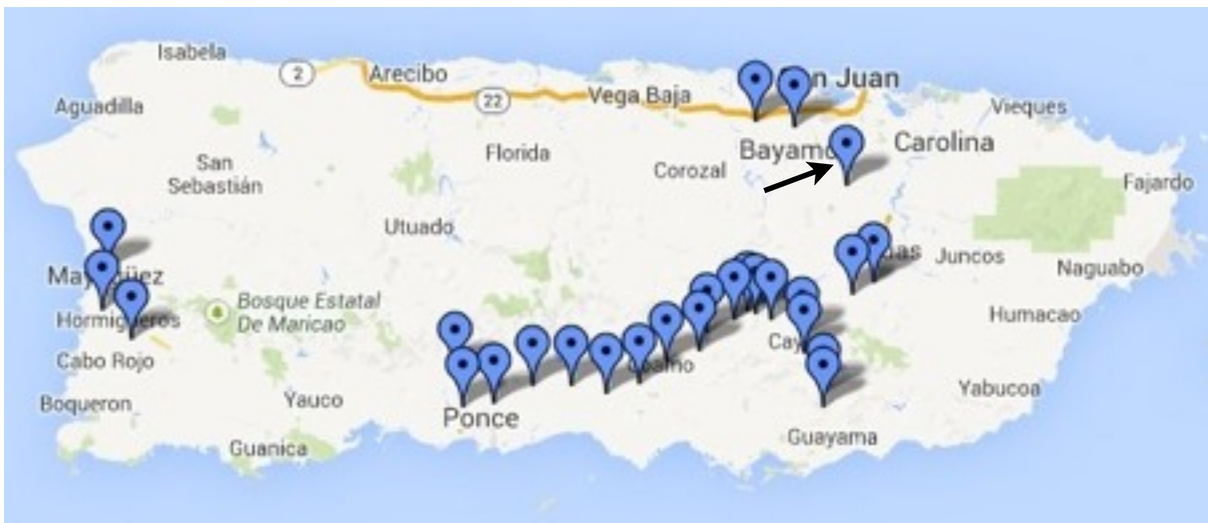


Entrada principal



Guaynabo





Esta casilla se encuentra en la Carretera 8834. Su ubicación correspondió antes a la Carretera 1, kilómetro 22.7. Esta es la única casilla que queda diseñada para un solo caminero y su familia. La planta es cuadrada y mide unos 30 por 30 pies, a ambos lados del pasillo central se ubicaron originalmente cuatro cuartos (sala, dos dormitorios y cocina). La casilla se usó como cárcel provisional. Más tarde fue adquirida por Belén Martínez, esposa del último caminero de esta sección de carretera. Hoy es habitada por una hija de doña Belén.

El techo original fue sustituido hace décadas por uno de hormigón. Las ventanas tienen unas celosías superiores fijas que parecen ser originales. En el lado posterior izquierdo de la casilla se añadió una extensión, probablemente a comienzos del siglo 20, cuya pared externa reproduce fielmente la superficie de piedra y la cornisa del resto del edificio. La pared principal del cobertizo está adosada a la esquina posterior derecha de la casilla, que no tuvo aljibe por encontrarse cerca del Río Guaynabo. Parte del agua recojida por el techo se usaba para limpiar el escusado (que estaba en el cobertizo) a través de un canal que desembocaba a cierta distancia de la casilla.



Véase la extensión de la pared izquierda



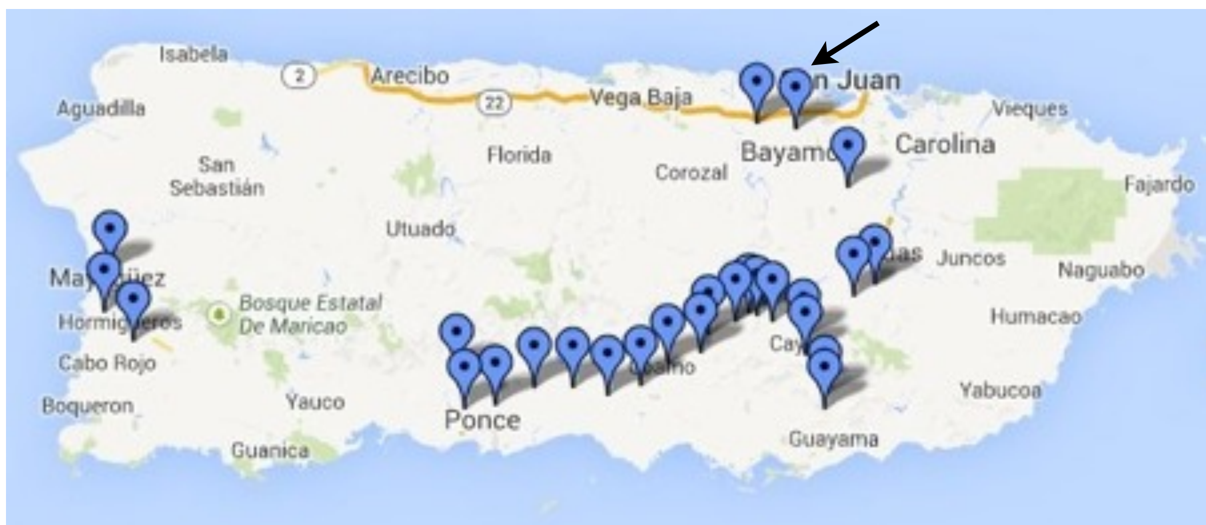






Bayamón





Esta casilla se encuentra en la Carretera 2, kilómetro 12.7. Perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas hasta que se le cedió al Instituto de Cultura para ser usada como museo. Esta entidad luego la prestó a la Cámara de Comercio de Bayamón. Hoy está abandonada y ocupada por deambulantes. La roca caliza de las paredes está expuesta pero las áreas de ladrillo fueron empañetadas y pintadas de blanco. El techo original fue sustituido por uno de hormigón. Las puertas y las ventanas no son originales.

La pared lateral del cobertizo está adosada a la esquina posterior derecha de la casilla, al final de la pared se observa una extensión de cemento.



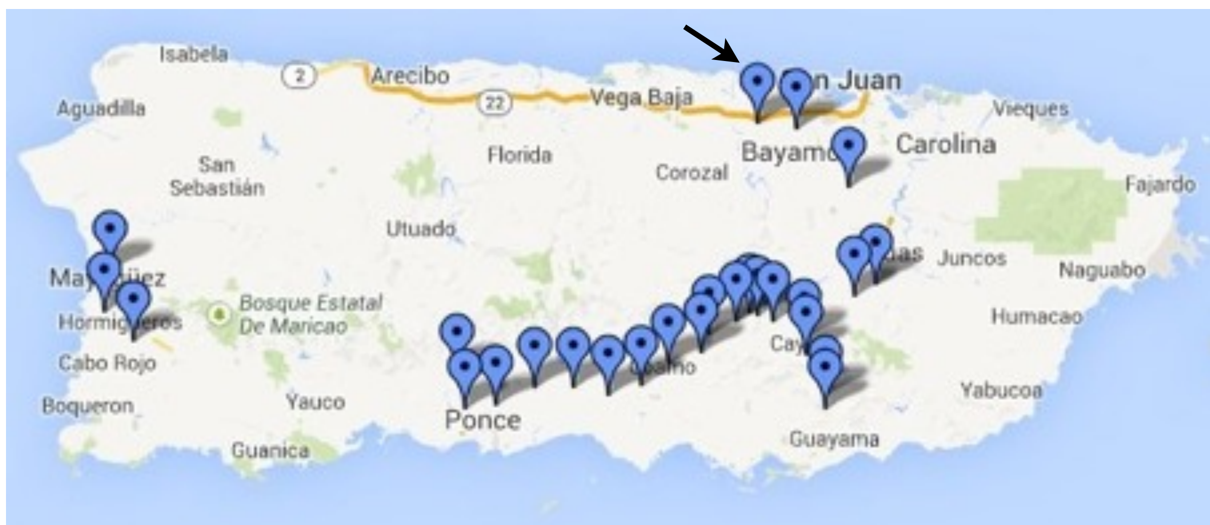





Daño causado por un árbol que crece sobre el techo

Toa Baja





Esta casilla se encuentra en la Carretera 2, kilómetro 19.2. Fue usada por el Departamento de Transportación y Obras Públicas pero lleva décadas abandonada, siendo ocasionalmente ocupada por deambulantes. El techo original fue sustituido por uno de hormigón. Todas las divisiones internas han sido destruidas. Las puertas y las ventanas faltan pero han sobrevivido algunos de los marcos originales. En la parte posterior del edificio hay dos cuartos de cemento pero no hay restos del cobertizo ni del aljibe.

En el año 2005 se presentó una resolución en la Cámara de Representantes para restaurar la casilla y convertirla en un museo, pero hasta hoy la iniciativa no ha prosperado.







Puerta de entrada







